



ACTIVITY 2006



ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

Edited by
Autoritat del Transport Metropolità
c/ Muntaner, 315-321
08021 Barcelona
Telèfon +34 93 362 00 20
Fax +34 93 362 00 22
e-mail: atm@atm.cat
web: www.atm.cat

29087-2007

Printed by: Estudi 6

Designed by: www.aidcreativos.com

Photography by: Ramon Vilalta

Barcelona, june 2007



The Metropolitan Transport Authority (ATM) strives to reach its goals applying strict, efficient administration. The inclusion in this body of towns that are part of the Association of Municipalities with Urban Transport Services within the second metropolitan ring, stemming from the July 2006 agreement, further paves the way for integrating the local sphere and the Generalitat de Catalunya Government into a common decision-making context where consensus and shared proposals stand as solid values.

Throughout 2006, the number of passengers underwent a steady increase, with the number of recorded journeys reaching 910 million. Work has been carried out on the tramway network in both the Baix Llobregat area, to extend it as far as Sant Feliu de Llobregat, and in the Trambesòs area where extension works have been carried out in order to add new stations to the route in Sant Adrià. Moreover, the final stretches of this tramway are pending completion in Badalona. The Infrastructure Master Plan (IMP) is still being implemented and it has currently reached the committed level of investment for the whole ten-year period. Lastly, the delivery programme for new rolling stock has advanced considerably with the commissioning of new trains, as well as new buses, thus improving performance on the Metro network in the city of Barcelona and its metropolitan area.

ATM's services have worked hard on documentation in order to successfully engage in the negotiation of the new contract-programme, which is set to comprise the 2007-2010 period. It needs to adapt to the major changes undergone in public transport in recent years, thereby accepting the increasingly incontrovertible argument that there is an imperative need for an efficient system in order to provide sustainability and efficiency to mobility which is a fundamental right.

As a matter of fact, the most important changes throughout 2006 have taken place

in this area. The Government of Catalonia has made significant progress in its aim of extending the ATM model to the urban areas of Tarragona, Lleida and Girona, where, despite distances, similar consortiums have been set up. In addition, it is of utmost importance to point out that, pursuant to the Mobility Law, all ATMs are to become Regional Mobility Authorities.

As a result, the ATM has specifically become the Regional Mobility Authority of the Barcelona Metropolitan Region (BMR) and it has been responsible for preparing the work required to draw up the Mobility Master Plan (MMP) for this region.

This plan will be the essential tool for managing efficient and sustainable mobility, and to address the challenge of answering one of the pressing questions associated with the modernisation of our society, which rightly seeks to overcome the hurdles that hinder a region's ability to grow and develop, rather than becoming accustomed to living in continual congestion with the looming threat of everything being brought to a standstill.

Our commitment to public transport and to the prevalence of the railway is a vital condition if we want to avoid living in a chaotic environment where any problem poses a threat to the capacity of a system that has only just begun to unleash itself from the very shackles that hold it back.

We take on this challenge both as a moral and political imperative and as a commitment by local governments and the Generalitat, who are aware of what the diagnosis is, what the solutions are, and what the needs and commitments are which should be taken on by the various administrations in order to address this challenge.

Joaquim Nadal i Farreras

Minister of Town and Country Planning and Public Works and Chairman of the Metropolitan Transport Authority

1 PRESENTATION OF THE CONSORTIUM	7
1.1 ADMINISTRATIVE BODIES THAT COMPRISE THE ATM	9
1.2 GOVERNING, ADVISORY AND CONSULTING BODIES	10
1.3 ORGANISATIONAL STRUCTURE OF THE ATM	13
2 ACTIONS DURING 2006	15
2.1 INFRASTRUCTURE PLANNING	17
2.1.1 State of development of actions	17
2.1.2 Current investments	25
2.1.3 Studies pending from the IMP 2001-2010	30
2.2 MANAGEMENT OF THE TRAMWAY SYSTEM	31
2.2.1 Diagonal - Baix Llobregat tramway	31
2.2.2 Sant Martí - Besòs tramway	35
2.3 ROLLING STOCK	39
2.4 INTEGRATED FARE SYSTEM (IFS)	40
2.4.1 Sales and use of the system	42
2.4.2 Intermodality index	45
2.5 SYSTEM FUNDING	47
2.6 OTHER ACTIONS AND INITIATIVES	49
2.6.1 Mobility Master Plan of the Barcelona Metropolitan Region (BMR)	49
2.6.2 Operation Assistance System (SAE)	52
2.6.3 Sermetra, SL	53
2.6.4 International reputation	54
3 SYSTEM STATISTICS	57
3.1 TRANSMET FIGURES FOR 2006	59
3.2 SURVEYS	62
3.2.1 Daily Mobility Survey (EMQ) 2006	62
3.2.2 Working Day Mobility Survey (EMEF) 2006	63
4 AUDIT REPORT	75
5 BUDGET 2007	119



1 Presentation of the Consortium

1.1 ADMINISTRATIVE BODIES THAT COMPRISE THE ATM

The Metropolitan Transport Authority (ATM) is a voluntary inter-administrative consortium that was created in 1997. It is open to all administrations owning public transport services. Said administrations can join this body either individually or by means of associations representing them whenever they belong to the area comprised by the following counties: L'Alt Penedès, El Baix Llobregat, El Barcelonès, El Garraf, El Maresme, El Vallès Occidental and El Vallès Oriental.

The administrative bodies making up the consortium are the Generalitat de Catalunya Government (51%) and the following local administrations (49%): Barcelona City Council, the Metropolitan Transport Body (EMT) and the Association of Municipalities with Urban Transport services of Barcelona Metropolitan Region (AMTU). Worth noting is the presence of representatives of the public administration as observers on the governing bodies of the ATM.

The purpose of the ATM is to promote cooperation between the public administrations that own public transport services and infrastructure in the Barcelona area of which they form part, as well as to foster collaboration with other administrations which, like the public administration, are financially involved or own their own non-transferred services.



1.2 GOVERNING, ADVISORY AND CONSULTING BODIES

The governing, advisory and consulting bodies of the ATM include representatives of the various organisations and administrative bodies associated with public transport.

The Board of Directors

The Board of Directors is the governing body of the ATM. It is formed by eighteen members with full rights – nine representing the Generalitat de Catalunya, seven representing local administrative bodies (Barcelona City Council and the EMT) and two representing the AMTU – and two observers representing the public administration. The meetings are also attended by the technical director of the ATM.

The composition of the Board of Directors on 31 December 2006 was as follows:

President	Joaquim Nadal i Farreras
1st Vice-president	Xavier Casas i Masjoan
2nd Vice-president	Maite Arqué i Ferrer
Members	Maria Montserrat Baig i Nogués ⁽¹⁾
	Martí Carnicer i Vidal
	Maria Costa i Soler
	Miguel Ángel Dombriz i Lozano
	Ricard Fernández i Ontiveros
	Jordi Follia i Alsina
	Ferran Julián i González ⁽²⁾
	Josep Mayoral i Antigas
	Manel Nadal i Farreras
	Oriol Nel·lo i Colom
	Dídac Pestaña i Rodríguez
	Jordi Portabella i Calvete
	Lluís Tejedor i Ballesteros
	Esteve Tomàs i Torrens
Member and CEO	Ramon Seró i Esteve
Observers	José Luis Marbán García
	Ángel Rodríguez González
Clerk	Carme Sardà i Vilardaga

(1) Since 17 October 2006 replacing Mr Jordi Cots i Domínguez

(2) Since 29 September 2006 replacing Mr Jordi Hereu i Boher

The Executive Committee

The Executive Committee of the Board of Directors is formed by six members: three representing the Generalitat de Catalunya, two representing local administrative bodies and one representing the AMTU.

Its general function is to examine and submit to the Board of Directors all manner of proposals regarding planning instruments of the Metropolitan Public Transport System, financing and service agreements with administrative bodies and operators, the fare system and annual budgets, among others.

The composition of the Executive Committee on 31 December 2006 was as follows:

President	Ramon Seró i Esteve
Members	Maite Arqué i Ferrer
	Ferran Julián i González ⁽¹⁾
	Manel Nadal i Farreras
	Esteve Tomàs i Torrens
	Antoni Prunés i Santamaria
Clerk	Carme Sardà i Vilardaga

(1) Since 9 October 2006 replacing Mr Jordi Hereu i Boher

The Legal Advisory Commission

This commission provides legal assistance and advisory services to the Board of Directors and the Directorate General of the ATM. It is formed by representatives of the Generalitat de Catalunya, Barcelona City Council, the EMT, the AMTU and the ATM.

The Operators' Technical Platform

The Operators' Technical Platform of the Metropolitan Transport Service is the cooperation and consulting body of the consortium as regards technical issues and it is formed by representatives of public transport operators in the metropolitan region.

The Mobility Council

The approval of Mobility Law 9/2003, dated 13 June, led to the amendment of the articles of incorporation of the ATM with the aim of transforming it into a Mobility Authority. This law also provides for the creation of regional mobility councils.

The new articles of incorporation of the ATM, which were approved in June 2005, define the ATM Mobility Council as the consulting and civic and social participation body within the structure of the public transport and mobility system.

It is formed by the following members:

- President: the 2nd vice-president of the ATM.
- A member of the Board of Directors of the ATM for each consortium administration body and adhered institution.
- Representatives of the Federation of Municipalities of Catalonia and of the Catalan Association of Municipalities and Counties.
- Representatives of the best established business organisations in Catalonia.
- Representatives of the best established trade unions in Catalonia.
- Representatives of the most represented consumer and user associations in Catalonia.
- Representatives of associations and significant groups in the public transport and mobility sectors.
- The CEO of the ATM.
- A member of the Directorate of the consortium will act as clerk of the Council at the proposal of the CEO.



1.3 ORGANISATIONAL STRUCTURE OF THE ATM

The composition of the ATM staff on 31 December 2006 was as follows:

Directors and managers

Ramon Seró i Esteve, CEO
Marc A. Garcia i López, technical director
Lluís Alegre i Valls, head of the Mobility Department
Josep Caldú i Cebrián, head of the Administrative Department
Francesc Calvet i Borrull, head of the Planning Department
Mayte Capdet i Sorribes, head of the Integrated Fare and Communication Department
Carme Fàbregas i Casas, head of the Systems Department
Xavier Roselló i Molinari, deputy technical director
Àngel Sangrós i Bondia, head of the Project Development Department
Maria Montaner i Maragall, head of the Operator Liaison Unit
Lluís Rams i Riera, head of the System Financing Unit

Technical and support staff

Montserrat Alegrí i Garcia
Xavier Andreu i Sedó
Lluís Avellana i Pla
Magda Baró i Callejas
Jordi Clària i Martínez
Marta De Domingo i Peña
Anna Farrero i Vallès
Montserrat Ferré i Corretja
Núria Fontova i Jordana
Sonia Gómez i Gil
Montserrat Hernández i Rovira
Carolina Lages i Llopis
Miquel Lamas i Sánchez
Mònica Lladó i Garcia
Agustí López i Marín
Josep Martínez i Lacambra
Alberto Miguel i Sans
Josep Moya i Matas
Alfred Pallardó i Beltran
Sílvia Sanchón i Llausí
Rosa Solans i Castells



2

Actions during 2006

2.1 INFRASTRUCTURE PLANNING

The Board of Directors of the ATM approved the final version of the Infrastructure Master Plan (IMP) 2001-2010 on 25 April 2002. The IMP is devised as a flexible, smoothly operating plan to be unfolded in five-year programmes which form the basis of the financing agreements to be signed by the Generalitat de Catalunya and the public administration. Monitoring of the plan is conducted according to two different time sequences:

- An annual report showing the extent to which the actions set forth in the IMP have been carried out and comparing those actions with changes in the population and in mobility trends involving use of private vehicles / public transport in the various regional areas.
- A five-year review of fulfilment of the action plan and of forecasts for residential and activity locations, as well as those centres which attract and generate journeys, as well as a review of the mobility resulting therefrom, which makes it possible to define the new five-year action plan including, if applicable, any new infrastructure deemed necessary.

The fourth annual monitoring report of the IMP 2001-2010 has already been drawn up. It examines the socio-economic development of the Barcelona Metropolitan Region (BMR) by comparing the current situation (2005-2006 data) of the main focal points -population, motorisation index, construction of dwellings- with data from previous years.

2.1.1 State of development of actions

The following sections describe the situation as regards all actions included in the IMP. They are classified according to programmes (network extension, interchanges, modernisation and improvement) and the investment made for each action is specified.

The state network (XE) programme, which is the responsibility of the public administration, has been excluded from the economic analysis due to a lack of sufficiently detailed information.

The data used to prepare this report was mainly provided by the Directorate General for Land Transport and GISA, and additionally by the public operators TMB (actions MM01 to MM08 of the modernisation and improvement programme) and FGC (actions MM09 to MM16). Information on the tramway network was provided by the technical services of the ATM.

The state of development of the various actions of the IMP on 31 December 2006 is described in the table attached. Said actions are classified according to their level of development as follows:

- Works completed **(green)**
- Works awarded and/or underway **(orange)**
- Actions for which the project has already been prepared or is being drawn up (informative study or construction project) **(red)**
- Actions pending project preparation **(grey)**

State of development of actions of the IMP on 31 December 2006

Code	Action	IMP amount (in M€ - not including VAT)
Network extension		
AX01	L1. Feixa Llarga - El Prat	114,0
AX02	L1. Fondo - Badalona Centre	111,1
AX03	L2. St. Antoni - Fira 2	126,6
AX04	L2. Pep Ventura - Can Ruti	103,6
AX05	L3. Canyelles - Trinitat Nova	74,8
AX06	L4. La Pau - Sagrera TAV	69,1
AX07	L5. Horta - Vall d'Hebron	119,4
AX08 - AX11	L9 of the Metro	1.637,8
	L9 of the Metro	300,5
AX12a	Diagonal - Baix Llobregat tramway	241,2
AX12b	Diagonal - Besòs tramway	168,9
AX13	FGC. Pl. Espanya - Gràcia/Provença	137,6
AX14	FGC. Terrassa Rbla. - Can Roca	123,3
AX15	FGC. Sabadell Estació - Pl. Espanya	117,8
AX16	Olesa - Esparreguera cable car	3,1
AX17	Castelldefels - St. Boi - Sarrià line	652,8
AX18	Trinitat Nova - Can Cuiàs light metro	33,6
AX19	Platform reserved for the Caldes shuttle bus	62,1
	Rolling stock	234,4
	<i>Subtotal</i>	4.431,9
Interchanges		
IN01	Pl. Catalunya	110,2
IN02	Hospitalet Centre	26,7
IN03	Sagrera Meridiana	19,1
IN04	Arc de Triomf	8,3
IN05	Interchanges associated with the high-speed train (AVE)	25,9
IN06	Martorell Central	2,6
IN07	Papiol - Mollet interchanges	9,8
IN08	Castelldefels - St. Boi - Sarrià interchanges	13,0
IN09	Quatre Camins interchange	4,6
IN10	Park and Ride	2,4
IN11	New bus stations	3,7
	<i>Subtotal</i>	226,2

State of development of actions of the IMP on 31 December 2006

Code	Action	IMP amount (in M€ - not including VAT)
Modernisation and improvement		
MM01	Conversion of L4 to L2	18,7
MM02	New stations	25,0
MM03	Improvements to stations	135,0
MM04	Adaptations for disabled people	100,5
MM05	Renewal of the track	21,8
MM06	Improved operation and maintenance	34,7
MM07	Security on the network	15,5
MM08	Automatic Train Operation (ATO) on L4	15,5
MM09	Open cut at Pallejà	50,8
MM10	Widening of railway El Palau - Martorell	18,9
MM11	Widening of railway Martorell - Olesa	9,3
MM12	Removal of level crossings	4,7
MM13	Adaptations for disabled people	11,6
MM14	Platform extension	10,1
MM15	Signalling and traffic control	11,1
MM16	New station at Amadeu Torner	5,2
	Metro rolling stock. TMB renovation	198,3
	FGC rolling stock	78,1
	<i>Subtotal</i>	764,8
TOTAL		5.422,9

(Note: within the modernisation and improvement programme, actions MM01 to MM08 correspond to the Metro network of TMB and actions MM09 to MM16, to FGC).



PDI 2001-2010

ESTAT D'EXECUCIÓ -31 DESEMBRE 2006

ACTUACIONS

Ampliacions de xarxa ferroviària

- AX01** Metro L1 Perllongament Feixa Llarga - El Prat PI Catalunya
- AX02** Metro L1 Perllongament Fondo - Badalona Centre
- AX03** Metro L2 Connexió Sant Antoni - Fira 2
- AX04** Metro L2 Perllongament Pep Ventura-Badalona Centre-Casagomes-Moreira-Can Ruti
- AX05** Metro L3 Perllongament Canyelles - Roquetes-Trinitat Nova
- AX06** Metro L4 Perllongament La Pau - Sagrera TAV
- AX07** Metro L5 Perllongament Horta - Vall d'Hebron
- AX08** Metro L9 Tram Aeroport - Parc Logístic
- AX09** Metro L9 Tram Parc Logístic - Zona Universitària
- AX10** Metro L9 Zona Universitària - Sagrera Meridiana
- AX11** Metro L9 Tram Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam
- AX12a** Tramvia Diagonal (PI, Francesc Macià) - Baix Llobregat
- AX12b** Tramvia Diagonal (PI, Glòries) - Besòs
- AX13** FGC Perllongament PI Espanya - PI Francesc Macià - Gràcia/Provença
- AX14** FGC Perllongament Terrassa Rambla - Can Roca
- AX15** FGC Perllongament Sabadell Estació - PI Espanya
- AX16** FGC Aeri Olesa - Esparguera
- AX17** Línia Castelfelers - Sant Boi - Santar
- AX18** Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuadés
- AX19** Plataforma reservada per a bus al corredor Caldes - Mollet/Santa Perpàtua

Modernització i millora de xarxa (Metro i FGC)

- MM01** Metro conversió de L4 a L2
- MM02** Metro Noves Estacions: Maresme-Fòrum, Vinet Amat i Cardenal Reig
- MM03** Metro Millora d'estacions (no grafiada)
- MM04** Metro adaptació a PMR's (no grafiada)
- MM05** Metro Renovació de via (no grafiada)
- MM06** Metro Millors en explotació i manteniment (no grafiada)
- MM07** Metro Seguretat a la xarxa (no grafiada)
- MM08** Metro Conducció automàtica de trens (ATO) a L4 (no grafiada)
- MM09** FGC Semisoterrament a Palès
- MM10** FGC Desdoblament el Palau - Martorell
- MM11** FGC Desdoblament Martorell - Olesa
- MM12** FGC Supressió passos a nivell (no grafiada)
- MM13** FGC Adaptació PMR's (no grafiada)
- MM14** FGC Allargament d'andanes i nou accés a Reina Elisenda (no grafiada)
- MM15** FGC Senyalització i control de la circulació (no grafiada)
- MM16** FGC Nova estació a Amadeu Tòrrer

Intercanviadors

- IN01** Intercanviador PI Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC i RENFE)
- IN02** Intercanviador l'Hospitalet Centre (Metro L1-L9 i RENFE)
- IN03** Nova estació intermodal a Sagrera Meridiana (Metro L1-L5-L9 i RENFE)
- IN04** Intercanviador Arc de Triomf (Metro L1, RENFE, Estació Bus)
- IN05** Intercanviadors relacionats amb el TAV
- IN06** Intercanviador Martorell Central (FGC, RENFE i Estació Bus)
- IN07** Intercanviadors línia el Papoi - Mollet (RENFE i FGC)
- IN08** Intercanviadors a la línia Castelfelers - Sant Boi - Santar
- IN09** FGC Intercanviador Quatre Camins (FGC i Estació Bus)
- IN10** FGC Aparcament de disuasió (no grafiada)
- IN11** Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro (no grafiada)

Ampliacions, modernització i millora de xarxa ferroviària estatal

- XE01** Reconvertir a viatgers línia el Papoi - Mollet
- XE02** Ampliació de capacitat, Tram Badalona - Mataró
- XE03** Desdoblament de via Arenys de Mar - Tordera
- XE04** Connexió de les línies de Vic i Girona
- XE05** Desdoblament de via Montcada - la Garriga
- XE06** Túnel de Montcada
- XE07** Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià i Granollers
- XE08** Soterrament de via a Sant Feliu de Llobregat
- XE09** Nou Túnel Sants - Sagrera (Actuacions GIF)
- XE10** Remodelació nus Aeroport
- XE11** Estació de Vilafraça del Penedès
- XE12** Soterrament parcial a Mas Rampinyo
- XE13** Servei ferroviari al túnel de Meridiana
- XE14** Millora de l'accés sud a l'estació de Santa
- XE15** Millora de l'accés nord de l'estació a Sagrera TAV
- XE16** Noves instal·lacions logístiques (no grafiada)
- XE17** Modernització i millora de les instal·lacions de seguretat (no grafiada)
- XE18** Aparcaments de disuasió (no grafiada)
- XE19** Nou material mobl de Rodalies (no grafiada)

Estudis de viabilitat i traçat de noves actuacions

- 1** Estudi conjunt de nova línia ferroviària orbital Mataró Granollers, Granollers-Sabadell, Terrassa-Martorell i Vilafraça-Vilanova
- 2** Nova línia Tibidabo - UAB (FGC)
- 3** Nova línia Montcada - Sabadell
- 4** Desdoblament la Garriga - Vic
- 5** Variant de Badalona (o permeabilització de la línia existent)
- 6** Estudi de desplaçament de la línia del Maresme cap a l'interior
- 7** Metro lleuger Can Cuadés - Ripolllet
- 8** Tramvia Cardanyola - Centre Direccional - Sant Cugat
- 9** Pas del tramvia Diagonal - Baix Llobregat per la Riera de Santar (Espligues de Llobregat)
- 10** Perllongament tramvia Sant Feliu - Quatre Camins
- 11** Perllongament tramvia Cornellà Centre - Almeda
- 12** Estudi de capacitat del corredor Castelfelers El Prat (3ª i 4ª via)



Desembre 2006



PDI 2001-2010. ESTAT D'EXECUCIÓ. 31 de desembre de 2006

servei
ada i/o en execució
matiu o Projecte constructiu en redació o finalitzat
ndent de projecte
abilitat del PDI en redacció
abilitat del PDI no iniciat

Network extension programme

Action	Situation on 31 December 2006
AX01 - Extension L1 Hospital de Bellvitge–El Prat (Pl. Catalunya)	Works related to workshops have been awarded. Marshalling yard: underway
AX02 - Extension L1 Fondo–Badalona Centre	Not started
AX03 - Connection L2 St. Antoni–Fira Montjuïc 2	Construction project in preparation
AX04 - Extension L2 Pep Ventura–Badalona Centre*	Work awarded and underway
AX05 - Extension L3 Canyelles–Trinitat Nova*	Work awarded and underway
AX06 - Extension L4 La Pau–Sagrera TAV	The informative study on the infrastructure of the stretch linked to line L9 has been prepared.
AX07 - Extension L5 Horta–Vall d'Hebron*	Extension temporarily closed. Emergency works are being completed. The works for the new M1 of support, safety and a new marshalling yard have been awarded.
AX13 - Extension FGC Pl. Espanya - F. Macià -Gràcia/ Provença	The information and environmental impact study has been submitted. The prior study on demand and the route has been submitted.
AX14 - Extension Terrassa Rbla. -UPC/ Vallparadís*.	The works for the stretch UPC/ Vallparadís-Can Roca have been awarded
AX15 - Extension FGC Sabadell Rbla. - Pl. Espanya	Construction project in the process of public information
AX16 - Esparreguera–Olesa* cable car (included in action MM11)	In operation
AX17 - Castelldefels- St. Boi- Sarrià line	The informative and environmental impact studies for the extension of line L3 Zona Universitària-Torreblanca and the extension of line L6 Reina Elisenda-St. Joan de Déu have been invited to tender. The Renfe Rodalies C3 stretch Cornellà-Castelldefels is competence of the Ministry of Development.
AX18 - Trinitat Nova– Can Cuiàs. Superstructure* light metro	In use since 14 December 2003
AX19 - Platform reserved for buses of Caldes de Montbui- Mollet/Sta. Perpètua	Informative study has been prepared
Line L9 (actions AX08-11)	
L9. Stretch Sagrera Meridiana– Can Zam /Gorg	Project infrastructure and station works have been awarded. Underway
L9. Stretches Aeroport–Parc Logístic–Zona Universitària–Sagrera Meridiana	Works awarded and underway
L9. Tunnel Aeroport–Parc Logístic	Underway
L9. Sectorial projects (lifts, escalators, toll system)	Awarded
Tramway	
AX12a - Diagonal–Baix Llobregat tramway	In operation since 3 April 2004
AX12b - Glòries–Besòs tramway	In operation since 8 May 2004 (line T4)
Rolling stock (L9, renovation of L5 and others, 89 trains)	Awarded

* Action included in the Infrastructure Financing Agreement

Interchange programme

Action	Situation on 31 December 2006
IN01 - Interchange Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC and Renfe Rodalies)	The final version of the study on alternatives has been submitted
IN02 - Interchange l'Hospitalet Centre (Metro L1-L9 and Renfe Rodalies)	The basic project has been prepared (in conjunction with the Ministry of Development and Hospitalet City Council)
IN03 - Interchange Sagrera Meridiana	Work awarded and underway
IN04 - Interchange Arc de Triomf*	Work awarded and pending commencement
IN05 - Interchanges related to the AVE	Responsibility of ADIF, since the new tunnel is for use by the AVE
IN06 - Interchange Martorell Central (FGC, Renfe Rodalies and Bus Station)	Underway. The bus station is not constructed
IN07 - Interchanges line El Papiol - Mollet (Renfe Rodalies and FGC)	The construction project for the Vullpalleres station is being prepared
IN08 - Interchanges line Castelldefels - St. Boi - Cornellà	Action linked to AX17
IN09 - Interchange Quatre Camins*	In operation since 4 July 2003
IN10 - Park and Ride (FGC)	The study on alternatives and demand for the Pl. Dr. Pearson to Rubí has been completed
IN11 - New bus stations and car parks at metro stations	The bus station of Cerdanyola del Vallès has been deprogrammed

* Action included in the Infrastructure Financing Agreement

Modernisation and improvement programme

Action	Situation on 31 December 2006
MM01 - Conversion L4 to L2. La Pau?Pep Ventura*	In operation
MM02 - New Metro stations	In operation
Maresme (L4)*	Underway
Metro Cardenal Reig (L5)*	Action not programmed
Virrei Amat (L5)*	Works invited to tender: Llacuna, Bogatell and Selva de Mar.
MM03 - Improvements to stations + new lobbies (Vallcarca, Sants, Hospital de Bellvitge)	Construction project being prepared: Poble and Vallcarca.
	Adjourned: Hospital de Bellvitge
MM04 - Adaptation of Metro stations for disabled people (Lines 1, 3, 4 and 5)*	Completed: L5 stations. Work underway: Sagrada Família, inclined lift at Ciutat Meridiana and lift signalling at L1, L3, L4 and L5. Construction projects being prepared: interchanges of Clot, Maragall and Verdaguer. Draft of the interchange studies of Pl. Catalunya, Pg. de Gràcia and Pl. de Sants have been submitted.
MM05 - Renovation of the Metro track	Stretches completed in line L3
MM06 - Use and maintenance improvements	Responsibility of FMB
MM07 - Safety in the Metro network	The centralised CCTV system has been invited to tender (48 stations) (FMB)
MM08 - ATP-ATO Line 4	Not started
MM09 - Open cut at Pallejà (FGC)*	Work underway for phases I and II and signalling. The construction project for escalators has been approved. The urbanisation construction project has been approved
MM10 - Widening at El Palau-Martorell (FGC)*	Widening in use and construction of the interchange FGC- Renfe Rodalies
MM11 - Widening at Martorell-Olesa (FGC)*	Work underway
MM12 - Removal of level crossings (FGC)*	Callús: three level crossings completed, the fourth is underway. Masquefa: two level crossings completed (56 and 57). Masquefa: transversal permeability improvement work underway. Vallbona: the construction project is prepared.
MM13 - Adaptation for disabled people (FGC)	Almeda: the new lobby and accessibility improvements have been completed. First stage completed (Valldoreix, Bellaterra and St. Esteve de Sesrovires). Second and third stages underway. Mirasol: underway. Sarrià: the construction project for track renewal and adaptation for disabled people is being prepared.
MM14 - Platform extension at Bonanova and Tres Torres (FGC)*	In operation. St. Gervasi: underway. St. Gervasi - Pl. Molina: underway. Gràcia: the construction project has been submitted
MM15 - Signalling and traffic control (FGC)	Responsibility of FGC
MM16 - New station at Amadeu Torner	Underway

* Action included in the Infrastructure Financing Agreement

2.1.2 Current investment

Overview of the investment made within the IMP framework up to 31 December 2006 (in millions of euros (M€) without VAT):

Programme	IMP amount (M€)	Estimated total cost	Bid amount	Award amount	Additional costs	Pending bids
Network						
extension	4.431,9	8.124,2	4.197,1	4.041,1	645,0	3.438,1
Interchanges	226,2	326,6	142,0	117,0	3,7	205,9
Modernisation and improvement	764,8	1.400,4	866,4	761,2	53,2	586,0
Total⁽¹⁾	5.422,9	9.851,2	5.205,5	4.919,3	701,9	4.230,0

(1) This table does not include investment made by the public administration in the state network.

Economic data provided for each action, which is grouped according to its state of development, is as follows:

- *IMP amount*: initial estimated investment for the IMP, in M€ without VAT.
- *Best current estimate of the total cost of the work*: estimate of the total cost of the action, in M€ without VAT, obtained from the cost of the project, the bid or the award, and from additional costs stemming from changes, price review and additional projects. As regards works completed, this total cost equals the close-out amount.
- *Cost of works bid*: bid amount in M€ without VAT.
- *Cost of awarded works*: award cost in M€ without VAT.
- *Modifications, price review, additional costs*: additional costs of the awarded work due to these aspects in M€ without VAT.
- *Pending bidding and award*: best current estimate of the total cost of the works pending bidding and award in M€ without VAT.

Actions completed

The main initiative that is already partly in operation is the tramway network (Trambaix and Trambesòs). This network will reach St. Feliu and Gorg this year and the Rbla. de la Mina in 2008. The light metro in Can Cuiàs (L11), the conversion of L4 to L2 and the Olesa-Esparraguera cable car are also currently in operation.

The main action foreseen in the interchange programme is the entry into operation of the Quatre Camins interchange.

Actions completed (in M€, without VAT)

Code	Action	IMP amount (M€)	Best estimate of the total cost of the work	Bid amount	Award amount	Modifications price review and additional costs	Pending bidding and award	Remarks
AX012a	Tramv Diagonal - Baix Llobregat	241,2	279,1	217,3	217,3	61,7	0,0	
AX012b	Tramv Diagonal - Besòs	168,9	232,4	205,2	205,2	27,2	0,0	
AX016	Olesa - Esparreguera cable car	3,1	4,4	4,4	4,2	0,2	0,0	
AX018	Light Metro Trinitat Nova - Can Cuiàs	33,6	49,0	42,2	42,2	6,9	0,0	see note (1)
IN06	Martorell Central	2,6	8,0	8,1	8,0	0,0	0,0	
IN09	Quatre Camins Interchange	4,6	4,4	3,7	2,3	2,1	0,0	
MM01	Conversion L2 a L4	18,7	21,7	21,7	20,8	1,0	0,0	
		472,8	599,1	502,6	500,0	99,2	0,0	

(1) 2nd Infrastructure Financing Agreement included

Actions underway

As regards the network extension programme, worth noting is the extension of L2 Pep Ventura - Badalona Centre, which is currently being carried out.

The extension of L3 is also underway and the extension of L5 was resumed in 2007.

Concerning the FGC network, worth noting is the extension of Terrassa Rbla. - UPC/Vallparadís and the awarding of the stretch as far as Can Roca, the work for which will be carried out using a different operating method (tunnel boring machine).

Construction on L9 of the Metro is still underway, although the construction method for the central stretch (Barcelona) is currently being reconsidered. Moreover, tramway 4 (Badalona and Sta. Coloma) is expected to be open by 2009.

As regards the modernisation and improvement programme, works on the Llobregat - Anoia line of FGC are still being carried out, in particular the open cut works at Pallegà, and the widening of the railway at El Palau - Martorell and at Martorell - Olesa.

In addition, all FMB and FGC stations are being adapted for disabled people and level crossings on the Llobregat - Anoia line are being removed.

Regarding the interchange programme, worth noting is the construction of the Sagrera Meridiana interchange, which has been in use since the first quarter of 2007. The renewal of the Arc de Triomf interchange has been awarded and works are to start soon.

The remaining actions included in the modernisation and improvement programme are all underway. In the case of MM01 (the conversion of L4 to L2), the change has already been implemented.

Actions underway (in M€, without VAT)

Code	Action	IMP amount (M€)	Best esti- mate of the total cost of the work	Bid amount	Award amount	Modifications price review and addi- tional costs	Pending bidding and award	Remarks
AX01	L1. Feixa Llarga- El Prat	114,0	162,1	66,2	47,6	0,4	114,2	see note (1)
AX04	L2. Pep Ventura - Can Ruti	103,6	150,7	50,5	31,3	2,1	117,3	
AX05	L3. Canyelles - Trinitat Nova	74,8	159,4	110,1	81,6	1,7	76,1	
AX07	L5. Horta - Vall d'Hebron	119,4	261,1	221,4	186,4	15,4	59,3	
AX08 - AX11	L9 of the Metro	1.637,8	3.701,7	2.642,9	2.642,9	529,4	529,4	see note (2)
AX08 - AX11	Rolling stock	300,5	304,9	304,9	304,9	0,0	0,0	see note (3)
AX14	FGC. Terrassa Rambla - Can Roca	123,3	238,7	253,9	199,6	0,0	39,2	
AX20	Rolling stock	234,4	234,4	77,9	77,9	0,0	156,5	
IN03	Sagrera Meridiana	19,1	78,6	91,3	78,6	0,0	0,0	see note (4)
IN04	Arc de Triomf	8,3	37,1	37,1	26,1	1,6	9,3	
IN07	Interchanges Papiol - Mollet	9,8	16,7	1,9	1,9	0,0	14,8	see note (5)
MM02	New stations	25,0	140,1	79,0	54,1	0,2	85,7	
MM03	Improvements to stations	135,0	135,0	23,2	23,2	0,0	111,8	
MM04	Adaptations for disabled people	100,5	142,6	89,0	73,8	10,7	58,1	
MM05	Renewal of the track	21,8	21,8	6,5	6,5	0,0	15,3	
MM06	Improved operation and maintenance	34,7	139,9	25,6	23,6	0,0	116,3	see note (6)
MM07	Network safety	15,5	15,5	11,6	11,6	0,0	3,9	
MM08	ATO on L4	15,5	15,5	3,8	3,8	0,0	11,8	
MM09	Open cut at Pallemà	50,8	65,7	62,9	57,4	1,6	6,8	see note (7)
MM10	Widening at Palau - Martorell	18,9	58,9	58,9	57,5	0,1	1,2	
MM11	Widening at Martorell - Olesa	9,3	71,8	61,4	49,7	0,3	21,8	
MM12	Removal of level crossings	4,7	11,0	9,7	6,8	1,3	2,9	
MM13	Adaptations for disabled people	11,6	38,4	25,6	19,5	0,5	18,4	
MM14	Platform extension	10,1	30,5	33,6	17,8	1,7	11,0	
MM16	New Amadeu Turner station	5,2	16,6	16,6	16,6	0,0	0,0	see note (8)
MM17	Rolling stock of the Metro. Renewal	198,3	214,5	214,5	214,5	0,0	0,0	
MM18	Rolling stock. Renewal FGC	78,1	78,1	78,1	78,1	0,0	0,0	
	Other actions at FGC stations	0,0	147,5	44,8	25,9	35,8	85,9	see note (9)
		3.480,1	6.689,0	4.702,9	4.419,2	602,7	1.667,0	

(1) Workshops and marshalling yards under construction

(2) The award amount includes modifications. Source: GISA

(3) It does not include financial costs

(4) Source: GISA

(5) It includes the refurbishment of Sants-Estació and four lobbies for L4

(6) It includes fare integration, electric traction and actions in the railway Triangle

(7) The urbanisation of the underground works is pending assessment

(8) Source: Consorci de la Gran Via de l'Hospitalet

(9) It includes actions at Diagonal-Provença and Pl. Espanya

Actions planned

The main actions planned relate to the extension of L8 through the centre of Barcelona (pending release of the informative study), the extension of L2 between St. Antoni and Fira 2 (construction project being drawn up) and the extension of the Sabadell stretch of FGC (in the process of being made public).

Other significant planned actions include the extension of L4 between La Pau and Sagrera TAV and the extension of L1 to El Prat.

The Castelldefels - St. Boi - Sarrià line has been reconsidered, and informative studies regarding the extension of L3 as far as St. Feliu de Llobregat and the extension of L6 to Finestrelles will be drawn up throughout 2007.

As regards the interchange at Pl. Catalunya and the connexion with FGC Barcelona - Vallès, a feasibility study has been carried out and the informative study on the first phase is under preparation.

Actions planned (in M€, without VAT)

Code	Action	IMP amount (M€)	Best estimate of the total cost of the work	Bid amount	Award amount	Modifications price review and additional costs	Pending bidding and award	Remarks
AX03	L2 Sant Antoni - Fira 2	126,6	518,7	0,0	0,0	0,0	518,7	
AX06	L4. La Pau - Sagrera TAV	69,1	69,1	0,0	0,0	0,0	69,1	
AX13	FGC. Pl. Espanya - Gràcia/Provença	137,6	560,3	0,0	0,0	0,0	560,3	veure nota (1)
AX15	FGC. Sabadell Estació - Pl. Espanya	117,8	266,8	0,0	0,0	0,0	268,8	veure nota (2)
AX17	L12. Castelldefels - Sant Boi - Sarrià	652,8	758,1	0,0	0,0	0,0	758,1	
AX19	Platform reserved for the Caldes shuttle bus	62,1	62,1	0,0	0,0	0,0	62,1	
IN01	Pl. Catalunya	110,2	110,2	0,0	0,0	0,0	110,2	
IN02	Hospitalet Centre	26,7	26,7	0,0	0,0	0,0	26,7	
IN05	Interchanges related to the high-speed train (TAV)	25,9	25,9	0,0	0,0	0,0	25,9	
IN08	L12 interchanges	13,0	13,0	0,0	0,0	0,0	13,0	
IN10	Park and Ride	2,4	2,4	0,0	0,0	0,0	2,4	veure nota (3)
	County metros	0,0	24,0	0,0	0,0	0,0	24,0	
		1.344,1	2.437,2	0,0	0,0	0,0	2.437,2	

(1) 650 M€ investment up to Glòries according to the informative study

(2) Made public

(3) It includes the feasibility study of a car park at Pl. Pearson in Rubí

Actions pending project preparation

Concerning the network extension programme, the main action pending project preparation is the extension of L1 as far as Badalona Centre.

Actions pending (in M€, without VAT)

Code	Action	IMP amount (M€)	Best esti- mate of the total cost of the work	Bid amount	Award amount	Modifications price review and addi- tional costs	Pending bidding and award	Remarks
AX02	L1 Fondo - Badalona Centre	111,1	111,1	0,0	0,0	0,0	111,1	
IN11	New bus stations	3,7	3,7	0,0	0,0	0,0	3,7	
MM15	Signalling and traffic control	11,1	11,1	0,0	0,0	0,0	11,1	see note (1)
		125,9	125,9	0,0	0,0	0,0	125,9	

(1) Conditioned by the construction of line L12

Action plan for the state railway network

The partial service for travellers on the El Papiol-Mollet line (Cerdanyola-St. Cugat-Rubí-Castellbisbal-Martorell stretch) was opened in May 2006 (action XE01). In addition, actions related to the arrival of the high-speed train (AVE) have been delayed on account of changes to the decided route.

Moreover, the Ministry of Development has recently invited to tender the preparation of the informative study on the new stretch Castelldefels - St. Boi - St. Joan Despí - Cornellà of the Renfe Rodalies network with Iberian track width.

2.1.3 STUDIES PENDING FROM THE IMP 2001-2010

When the IMP was approved, the Board of Directors of the ATM agreed to carry out several feasibility studies. On 31 December 2006 the following were still pending:

- New Montcada - Sabadell line
- Badalona bypass
- Study of the transfer of the El Maresme line inland
- Widening of the La Garriga - Vic line
- Capacity study on the Castelldefels - El Prat corridor (3rd and 4th lines)

2.2 MANAGEMENT OF THE TRAMWAY SYSTEM

2.2.1 Diagonal - Baix Llobregat Tramway

Projects

On 15 February 2006, the Executive Committee of the ATM, on delegation by the Board of Directors, approved Modified Project number 5 regarding the extension of line T3 between stations P31 and P32. This modification entails the connection of the municipal district of St. Feliu del Llobregat to the Baix Llobregat tramway system, as well as an increase in investment amounting to 11,471,560.86€, meaning that the total stands at 221,492,308.07€ for the whole system.

Modified Project number 5 includes:

- A 600 metre stretch of double track; the inclusion of new street furniture, pavements, lighting, gardening and service infrastructure; and several hydraulic actions in the area near the N-340 road and the Riera de Pahissa. It also includes the construction of the open cut tunnel of the Riera de Pahissa and station P32.

In the same meeting, the Executive Committee approved Complementary Project number 4, regarding the urbanisation of the Carretera Reial between the Rbla. Modolell and the municipal district of Esplugues.

On 11 December 2006, the Board of Directors approved an addendum to Modified Project number 5 that included local improvements to the access to the Sud-Oest industrial estate in the municipal district of St. Just Desvern.

Works

On 5 January 2006, the T3 stretch between stations P28 and P31 came into service. This brought the tramway to the municipal district of St. Just Desvern and brought about a huge transformation to the former CN-340 road (Ctra. Reial at St. Just and Làurea Miró at Esplugues).

On 31 December 2006, the T3 stretch up to the new roundabout at Torreblanca was still pending inauguration. Indeed, this is the area where most tramway works have been carried out throughout 2006.

Works concerning Complementary Project number 2, which includes requests made by various town councils, have also been completed this year. This project includes a city park and street furniture at Torre Melina and Av. Xile, putting services underground, flower boxes and bollards in Hospitalet, lighting and change of surfaces on Carrer Laureà Miró, urbanisation of the area of the Cornellà interchange and an increase in the area to be urbanised near station P-28, at the St. Martí de l'Erm stop and the bus depot.

As regards Complementary Project number 4, the urbanisation of Carretera Reial has been carried out from start to finish. On 31 December 2006 only a few final touches were pending in the base of some elements of the street furniture and in the paving.

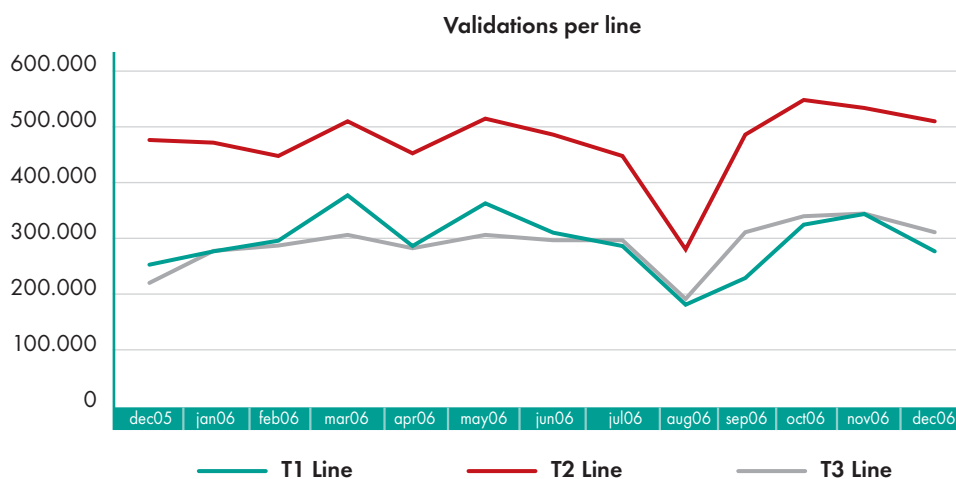
Overview of initial certifications up to 31 December 2006

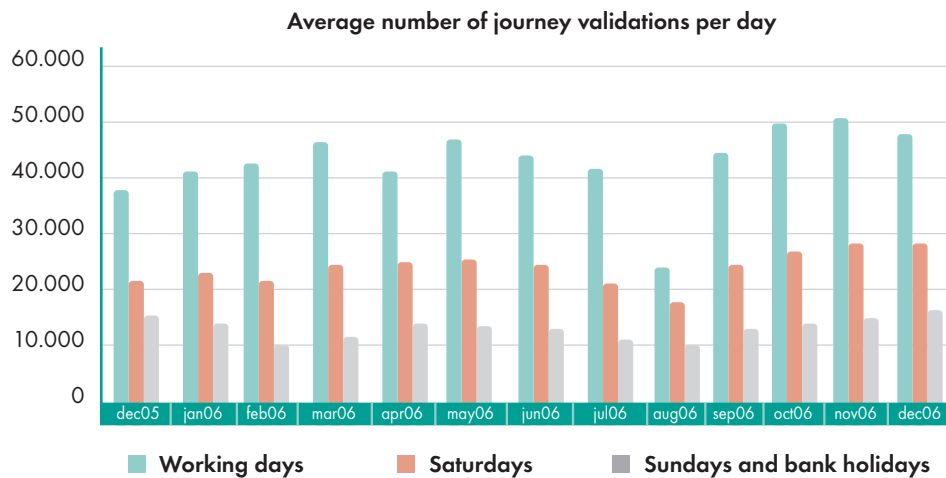
CHAPTERS	INITIALLY CERTIFIED AMOUNT
Construction project (Modified 5)	
Civil work	127.577.334,00 €
Systems	39.454.641,56 €
Rolling stock	47.139.428,80 €
A2 underpass	3.367.740,24 €
Complementary urbanisation project no.1	
Civil work	10.075.879,61 €
Systems	238.674,24 €
Complementary urbanisation project no. 2	
Civil work	2.352.048,96 €
Signalling and track safety project	
Civil work	1.246.347,20 €
Traffic lights	515.461,83 €
Complementary urbanisation project no. 4	
Civil work	1.677.528,64 €
Systems	49.678,51 €
TOTAL CERTIFICAT	233.645.085,08 €

Demand

In 2006, the Trambaix was established as a means of communication between Barcelona and the Baix Llobregat area.

The upward trend in demand was maintained, experiencing in 2006 an increase in travellers of 26% over the previous year. The monthly demand for each line in 2006 was as follows:





The demand trend for the Tramvaix is shown in the following table:

TRAMBAIX			
	2005	2006	TAM (*)
January	741.936	1.026.685	10.501.140
February	729.705	1.015.960	10.787.395
March	792.602	1.193.901	11.188.694
April	870.105	1.010.725	11.329.314
May	900.664	1.187.612	11.616.262
June	872.668	1.092.627	11.836.221
July	836.780	1.038.163	12.037.604
August	561.391	646.254	12.122.467
September	912.472	1.061.873	12.271.868
October	1.012.117	1.224.611	12.484.362
November	1.031.091	1.238.792	12.692.063
December	954.860	1.098.632	12.835.835
Total	10.216.391	12.835.835	

(*) TAM: average annual mobility, last 12 months

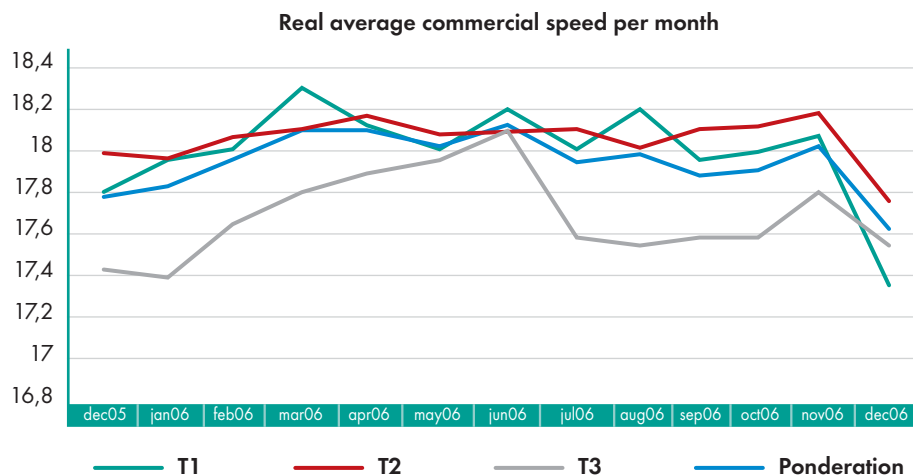
Operation

Throughout 2006, work was conducted on stabilising the subsidence observed in the platform stretch immediately before station P28.

In addition, in August a specific action was carried out in the area near the Les Aigües station of lines T1 and T2 in order to improve the geometry of the track.

From 21 July, delays have occurred at the roundabout in Torre Melina, through where the three Trambaix lines circulate, due to a modification in the traffic light system as a result of the construction works on the new Metro station of L5.

December witnessed a significant decrease in the commercial speed due to the congestion on Av. Diagonal for the Christmas season.



2.2.2 Sant Martí - Besòs Tramway

Projects

Throughout 2006, 5 complementary projects and/or modification projects regarding the St. Martí - Besòs tramway were approved.

On 15 February 2006, the Executive Committee of the ATM approved Complementary Project number 4, which was certified by the Board of Directors on 4 April. This project takes account of the actions needed in order to prevent people who are not going to use public transport from accessing the open cut stretch of the Gran Via.

The project includes:

- the closing of accesses and windows of the open cut in Gran Via, as well as at the interchange;
- the installation of validating machines in stations;
- various sewage actions; and
- fitting stations in with the setting of the urban area.

The Executive Committee also approved an addendum to the Complementary Project of signalling and track safety with the aim of providing a solution for the left turn experienced by lorries of the company Tractament i Selecció de Residus, S.A. during the night shift.

On 15 March, the Executive Committee approved the new interlocking at the P-3 Glòries station as an addendum to Modified Project 3.2. This new interlocking enables the P3 station to operate as a terminus on the T5.

On 9 October 2006, the Board of Directors approved an addendum to Modified Project 3.2. Said addendum specifies the definition and correction of pedestrian crossings at Ciutat de Granada and Rbla. de Poblenou. Moreover, it also includes the definition of the correction measures to be adopted in the Can Jaumandreu station which resulted from the test conducted in September.

Lastly, on 9 October, the Board of Directors of the ATM approved the Project of the Ramal de la Rbla. de la Mina, through where the services of a new commercial line, the T6, will circulate. This will enable the connection between the terminus stations of St. Adrià del Besòs and Gorg.

Works

The first stretch of the T5 between Glòries and the Besòs station, which is located at the end of the open cut of Gran Via, came into service in 2006. 14 and 15 October were open house days for the new line.

The Besòs station has been established as an excellent interchange between line T5 and line L4 of the Metro.

The works of the Complementary Project regarding the replacement of the car park services at Cristòfol de Moura in the area near the Besòs Metropolitan Tramway were completed on 21 June. The Glòries interlocking was completed at the end of October. This interlocking, as mentioned above, was included in the addendum to Modified Project 3.2, which makes it possible to limit operation of the T5 line between Glòries and Gorg.

Throughout 2006, extension works on the T5 line have been carried out. These works have focussed on the turn from Gran Via towards Carrer Carretera Antiga de Mataró, and towards Carrer Cristòfol de Moura, where at the end of the year the laying of the track and the urbanisation of the area were still pending. One of the core issues still pending for the completion of T5 is the construction of the Montroig terminus substation, the location of which has had to be changed.

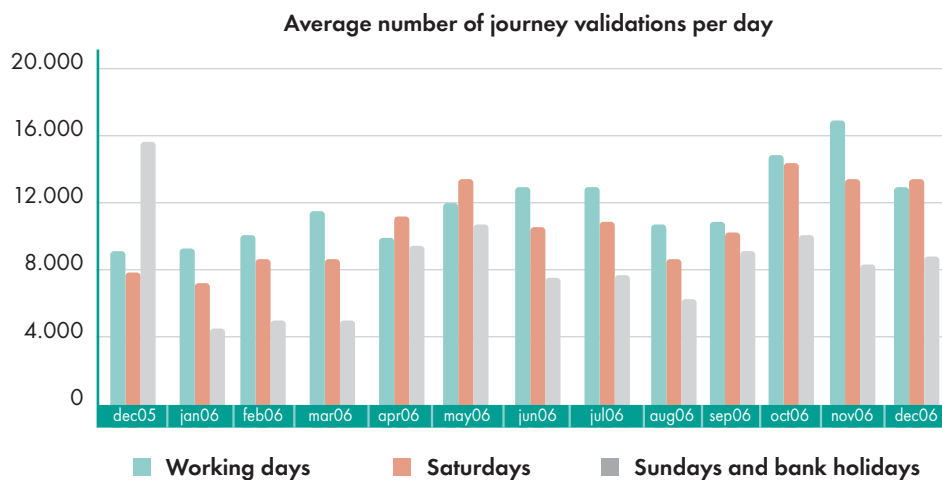
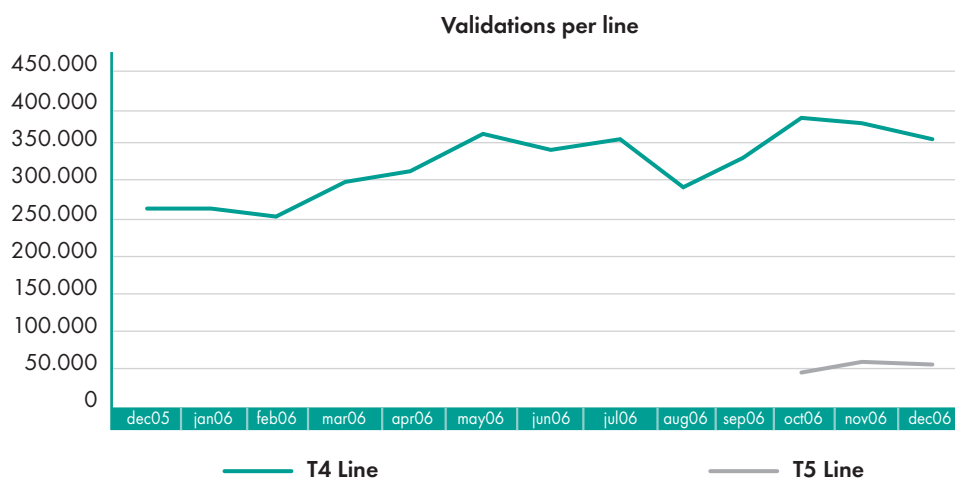
Overview of initial certifications up to 31 December 2006

CHAPTERS	INITIALLY CERTIFIED AMOUNT
Construction project (Modified 3.2)	
Civil work	114.570.322,79 €
Systems	40.033.837,20 €
Material mòbil	44.429.186,39 €
Addendum to the Glòries interlocking	
Civil work	115.497,05 €
Systems	384.501,95 €
Complementary Project Renfe- St. Adrià Interchange	
Civil work	569.037,65 €
Complementary Project no. 3 Replacement of the car park services at Cristòfol de Moura	
Civil work	1.721.609,18 €
Complementary Project no. 4 Limit accessibility at Gran Via stations	
Civil work	2.002.858,56 €
Systems	1.530.491,29 €
Signalling and track safety complementary project	
Civil work	283.325,21 €
Addendum to TERSA action	
Civil work	13.483,66 €
Operators (M3.2 bus service)	
Civil work	437.017,95 €
CERTIFIED TOTAL	206.091.168,88 €

Demand

The number of users to the Trambesòs is still increasing. The number of passengers during 2005 increased twofold, reaching 4 million in 2006.

The first stretch of the T5, with 4 stations opened for users, came into service on 14 October. The whole T5 line is expected to be opened by 2007. This will make it possible to provide a greater service to a larger population, and it is expected that users will exponentially increase, since the tramway will join Barcelona, St. Adrià and Badalona.



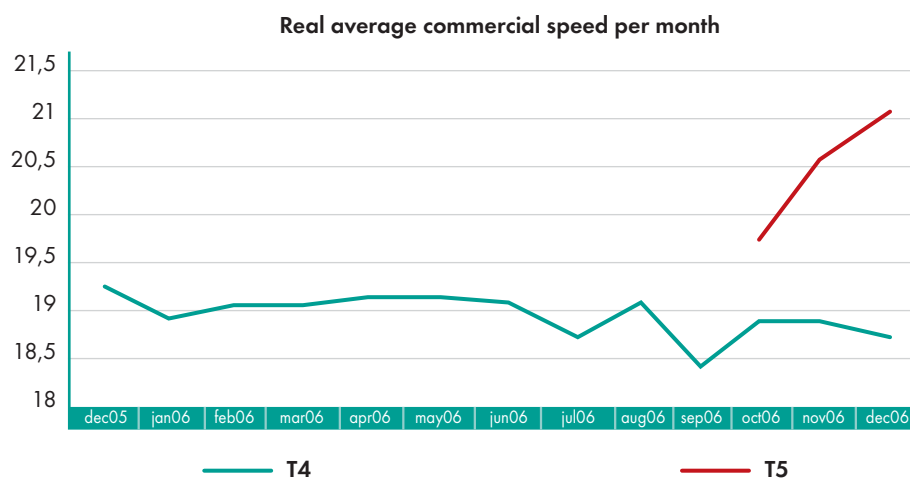
The trend in demand for the Trambesòs is shown in the following table:

TRAMBESÒS			
	2005	2006	TAM (*)
January	212.760	264.016	2.872.855
February	188.788	258.414	2.942.481
March	225.398	295.261	3.012.344
April	276.009	312.292	3.048.627
May	269.343	372.524	3.151.808
June	269.631	339.003	3.221.180
July	242.978	359.437	3.337.639
August	92.092	286.589	3.532.136
September	217.283	332.496	3.647.349
October	292.461	426.109	3.780.997
November	270.920	443.358	3.953.435
December	263.936	414.078	4.103.577
Total	2.821.599	4.103.577	

(*) TAM: Average annual mobility, last 12 months

Operation

The commercial speed of the Trambesòs lines is depicted in the following graph:



2.3 ROLLING STOCK

In recent years the ATM has formalised the following operational leasing operations of rolling stock with the aim of expanding and renewing the fleet of trains on the Metro network:

- 1) Leasing of 39 trains for lines L5, L2 and L3 formalised with CAF and the leasing company "Alquiler de Trenes AIE" on 8 August 2003.
- 2) Leasing of 50 trains for line L9 formalised with the special-purpose company "Arrendadora Ferroviaria, SA" and "ALSTOM Transporte, SA" on 23 July 2004.
- 3) Leasing of 10 trains for line L1 formalised with CAF and the leasing company "Trenes en Arrendamiento, AIE" on 18 April 2005.

The type of contract is operational leasing and it is established for a period of 18 years. Once this period has elapsed, the ATM may choose to either extend the lease or acquire the trains at a price in the region of 50% of their initial price.

On 6 September 2006 an addendum to the Framework and Leasing Contract for the 50 trains for line L9 was signed with the aim of technically adapting said trains so that they can be transitorily used on other lines of the Metro until infrastructure work on line L9 is complete. This action has entailed an additional investment of 8.325 million euros with respect to the initial investment for the 50 trains, which had already been agreed in the framework contract and which stood at a total of 296.605 million euros.

The delivery orders for 32 of the 39 trains to be delivered by CAF, and for 4 trains of a total of 50 to be delivered by ALSTOM had already been signed on 31 December 2006.

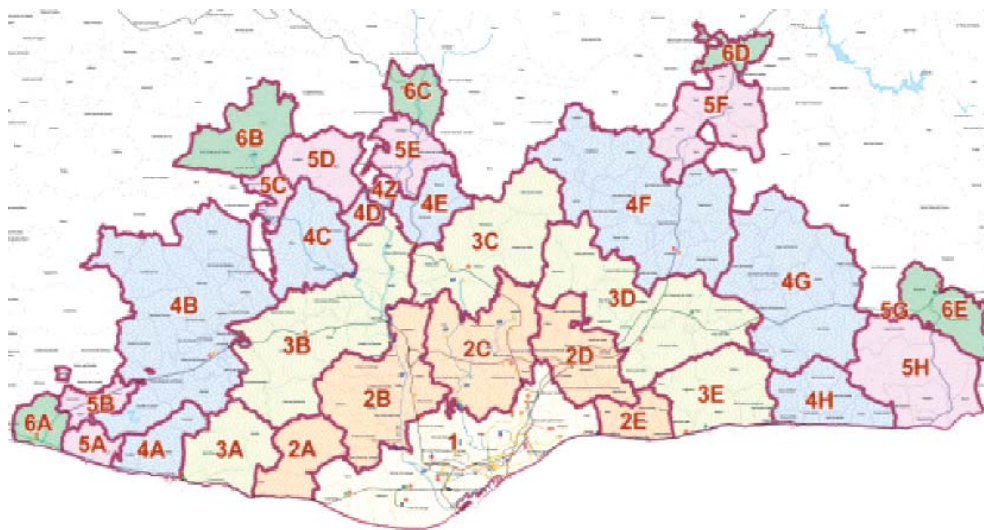
As set forth in the leasing agreement signed in 2005, delivery of the 10 trains expected for line L1 will commence in May 2007.

2.4 INTEGRATED FARE SYSTEM

The project of introducing an Integrated Fare System for the whole BMR, which was promoted by the consortium administrative bodies, was approved by the Board of Directors of the ATM on 15 November 2000. Its objectives were as follows:

- To create a user-friendly fare system based on principles accepted by users
- To favour the perception of the metropolitan public transport system as an integrated network
- To contribute to situating public transport as an appealing system to users

The zoning system adopted consisted of 6 fare belts divided into zones.



The schedule for incorporation of different operators to the project was as follows:

2001

Barcelona Bus (previously Asser), Authosa, Autocars R. Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cingles Bus, Cintoï Bus, Empresa Casas, Empresa Plana, Empresa Sagalés, FGC, FytSA, Hispano Igualadina, La Vallesana, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rodalies Renfe (first belt), Rosanbus, Sarbus, Soler i Sauret, TMB, Transports Generals d'Olesa, Transports Lydia, Transports Públics, Tusgsal and the urban services of Sabadell (TUS) and Sant Cugat del Vallès (Sarbus and Saiz Tour).

2002

All Renfe Rodalies services, Bus Castellví, 25 Osona Bus (previously E. Pous), Hispano Llacunense, Marès-Trans, Montferri Hnos. and the urban services of Castellbisbal (A. Castellbisbal), Mataró (Mataró Bus) and Rubí (Transports Públics), and the bus service of the Port (TCC).

2003

The urban services of Terrassa (TMESA), El Papiol (Autos Castellbisbal), Granollers (Buses de Granollers), Vallirana (Soler i Sauret), Molins de Rei (Molins Bus UTE), Cerdanyola del Vallès (Sarbus), Vilassar-Cabrera de Mar (Empresa Casas), Igualada (TUISA), the interurban service promoted by the town of Mollet del Vallès, and the interurban services of the companies Hispano Llacunense and SA Masats Transports General.

2004

Trambaix and Trambesòs. Integration of the interurban services of CRA La Hispania, SA, Autocars Vendrell, SL and La Hispano Hilariencia, SA.

2005

Interurban services of Autocars Julià, SL and the new urban services of Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Sant Esteve Sesrovires and the Rubí shuttle bus, between the FGC and Renfe Rodalies stations of this city.

2006

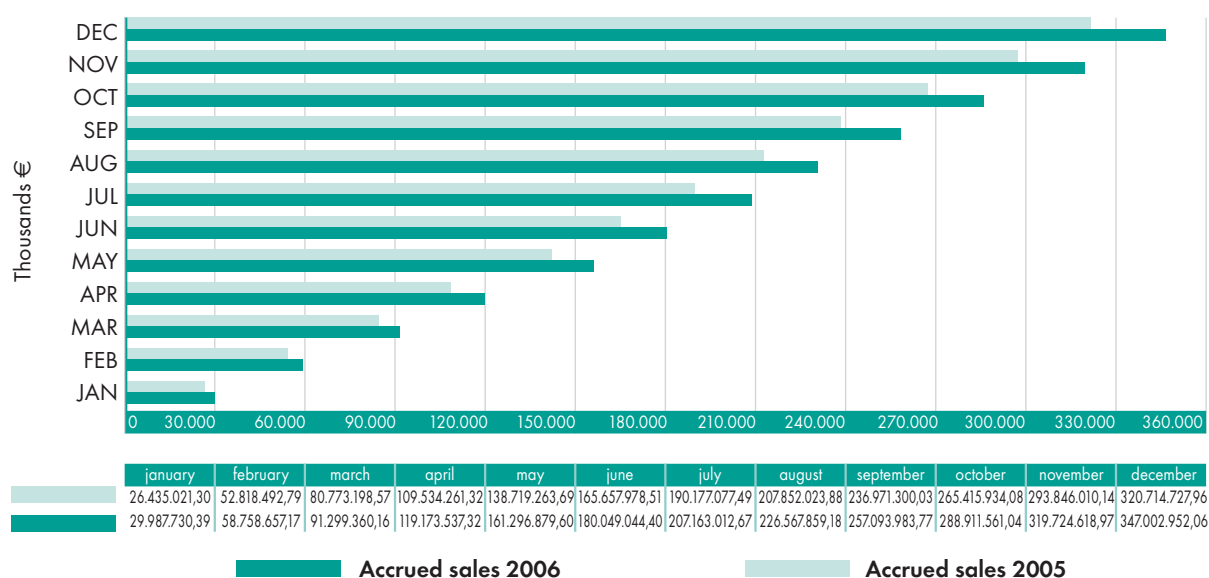
- Urban service of Castellar del Vallès (Martí i Renom), on 1 March
- TCC2, SL (EMT), service on line PR4: El Prat de Llobregat-ZAL, on 20 June
- TCC, SA, urban service of Vilanova i la Geltrú, on 1 July

2.4.1 Sales and use of the Integrated Fare System (IFS)

Turnover for the sale of integrated tickets in 2006 stood at 347,002,952.06€ (without VAT). This data accounts for an 8.2% increase over the 2005 figure, which stood at 320,714,727.96€ (without VAT).

Monthly accrued turnover in 2006 compared to 2005 is shown in the following graph.

2006 turnover: monthly accrued



The table below shows the turnover for 2006 by type of ATM ticket and number of zones.

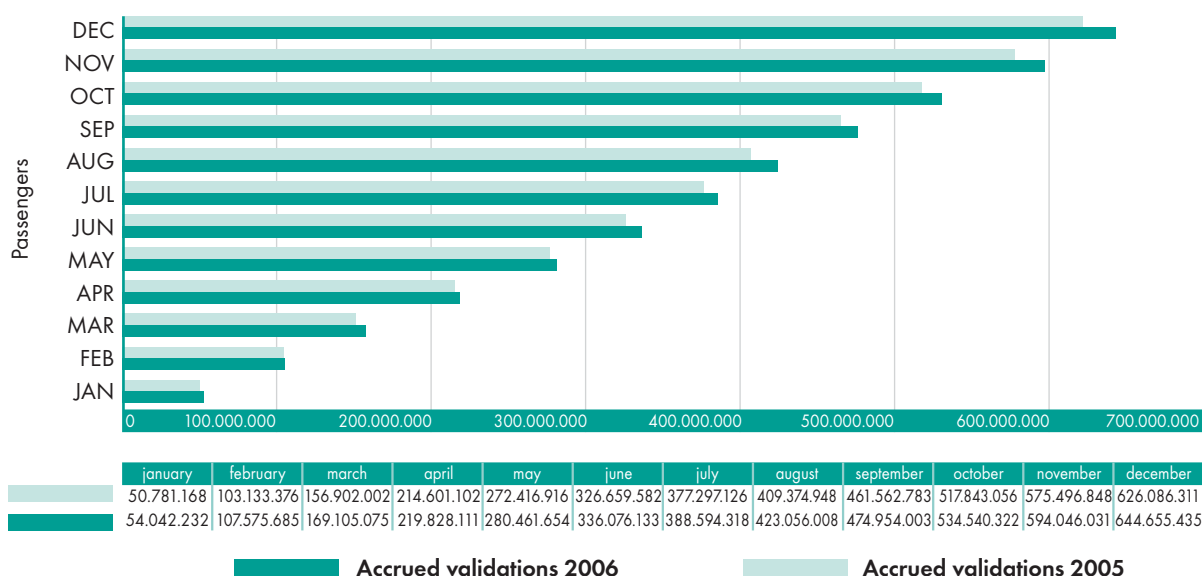
Sale of integrated tickets according to type of ticket and number of zones

Ticket	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	Total	%
T-10	207.744.535,09	29.357.562,34	14.594.061,87	4.935.373,36	1.654.777,38	2.984.971,96	261.274.282,01	75,29%
T-50/30	36.325.704,91	6.670.373,27	3.704.874,44	1.288.711,12	236.175,05	262.424,30	48.488.263,08	13,97%
T-FAMILIAR	1.770.575,89	346.762,43	144.287,15	76.467,48	35.789,72	29.916,82	2.403.799,49	0,69%
T-MES	22.289.810,05	2.915.810,09	891.004,41	387.518,97	107.287,85	137.510,28	26.728.945,65	7,70%
T-TRIMESTRE	1.444.893,46	449.7853,05	100.598,13	59.921,50	14.579,44	28.073,83	2.097.851,40	0,60%
T-JOVE	1.670.747,66	1.339.200,00	598.850,47	361.912,15	79.747,66	199.696,26	4.250.154,21	1,22%
T-DIA	1.381.060,75	51.283,55	23.387,38	14.457,66	6.761,26	7.630,84	1.484.581,45	0,43%
TOTAL	272.652.292,29	41.270.393,55	20.146.740,75	7.124.362,24	2.135.118,36	3.674.044,86	347.002.952,06	100,00%
%	78,57%	11,89%	5,81%	2,05%	0,62%	1,06%	100,00%	

The total number of validations made with ATM integrated tickets throughout 2006 stood at 644,655,435. This accounts for a 2.95% increase over validations in 2005, which were 626,208,940.

Monthly accrued validations in 2006 with respect to 2005 are shown in the following graph:

2006 validations: monthly accrued



Of all validations of ATM tickets in 2006, the T-10 ticket accounts for 71.4% of journeys made using integrated tickets, followed by the T-50/30 which accounts for 15.7% and the T-Mes which accounts for 10.1% of journeys, as shown by the table below. By zones, the tickets for one zone represent 86.5% of these validations, followed by tickets for two zones, with 8.68%.

Validations of 2006 ATM tickets per type of ticket and number of zones

Ticket	1 zone	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	Total	%
T-10	403.280.211	36.194.715	14.038.560	3.791.862	1.168.925	1.769.273	460.243.546	71,39%
T-50/30	84.241.683	10.844.757	4.605.497	1.313.731	226.911	189.249	101.421.828	15,73%
T-FAMILIAR	3.926.116	614.686	203.164	87.635	39.337	31.332	4.902.270	0,76%
T-MES	57.586.636	5.381.053	1.251.699	401.438	114.054	116.675	64.851.555	10,06%
T-TRIMESTRE	3.307.655	692.860	144.353	65.115	24.689	97.654	4.332.326	0,67%
T-JOVE	3.897.174	2.170.546	750.390	334.573	66.470	157.649	7.376.802	1,14%
T-DIA	1.258.734	30.292	11.992	6.360	2.780	2.5626	1.312.684	0,20%
T-ESDEVENIMENT	136.680	0	77.744	0	0	0	214.424	0,03%
TOTAL	557.634.889	55.928.909	21.083.399	6.000.714	1.643.166	2.364.358	644.655.435	100,00%
%	86,50%	8,68%	3,27%	0,93%	0,25%	0,37%	100,00%	

This distribution in the use of integrated tickets tends to stabilise if compared with the distribution of previous years, in spite of the steady increase in the use of the T-50/30.

The most widely used ticket is the T-10, accounting for 71.4% of validations made with integrated tickets, followed by the T-50/30 and the T-Mes.

Validations made using integrated tickets

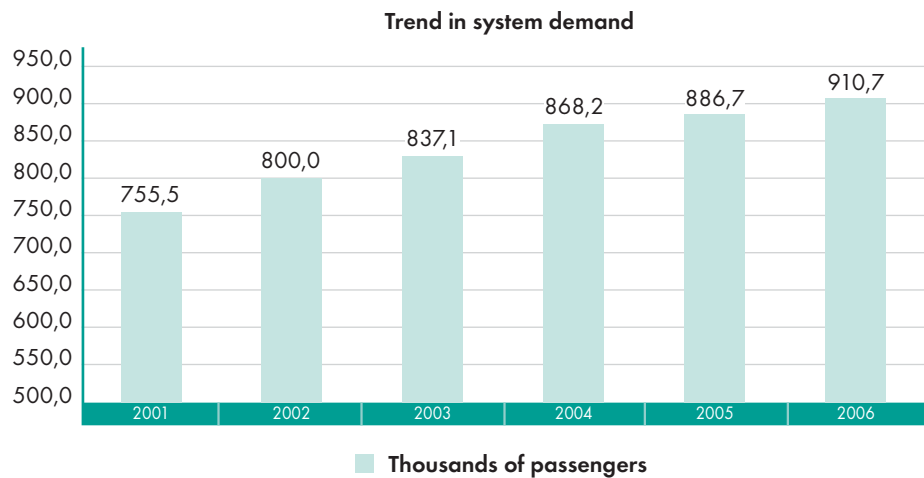
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
T-10	71,80%	72,34%	72,18%	71,80%	71,58%	71,39%
T-50/30	11,70%	13,33%	13,32%	13,70%	14,73%	15,73%
T-Mes	16,32%	12,30%	11,90%	11,69%	10,94%	10,06%
Other integrated tickets	0,18%	2,03%	2,60%	2,81%	2,75%	2,82%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

As for the frequency of integrated tickets in the total number of journeys, there is a clear consolidation in the use of integrated tickets which account for a share of 70.8% of validations in the system.

Frequency of integrated tickets in the system

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Validations of ATM tickets	461.616.879	551.995.924	582.790.497	609.752.369	626.208.940	644.655.435
Total validations of the system	755.427.407	800.045.430	837.107.312	868.213.552	886.748.026	910.651.923
Use of integrated tickets	61,11%	69,00%	69,62%	70,23%	70,60%	70,79%

The graph below shows the trend of the demand for the public transport system since the integrated fare system came into operation. Said public transport system has grown by 155 million over the last five years, a 20.5% increase.



2.4.2 Intermodality index

It is important to highlight the intermodality of integrated tickets, which is experiencing an upward trend year after year. Hence, intermodality in December 2006 was 0.62 points higher than that in 2005. As regards the number of journeys, 24 of every 100 journeys made with integrated tickets involved two or more types of transport.

2006	Percentage
Total	23,86%
T-10 for 1 zone	18,87%
T-10 other zones	50,09%
T-50/30 for 1 zone	23,63%
T-50/30 other zones	53,71%

This intermodality is very diverse depending on the number of zones on the ticket. A ticket for 1 zone has a rate of about 20%, whereas tickets for more than one transport zone are used for modal changes in more than 50% of cases.

The growing intermodality of integrated tickets in 2006 is compared to that of the previous 3 years in the table below, where it can be seen that all tickets have experienced an increase in intermodality over previous years.

Trend of the intermodality index

	2003 índex %	2004 índex %	2005 índex %	2006 índex %
T-DIA	6,66	9,55	10,59	10,79
T-10	19,85	20,14	21,38	21,92
T-50/30	26,19	26,22	27,72	28,76
T-Mes	14,00	20,27	23,74	24,56
T-Trimestre	12,64	18,99	22,91	23,40
T-Jove	19,52	21,56	23,72	24,04
T-Familiar	17,36	20,11	22,36	23,63



2.5 SYSTEM FUNDING

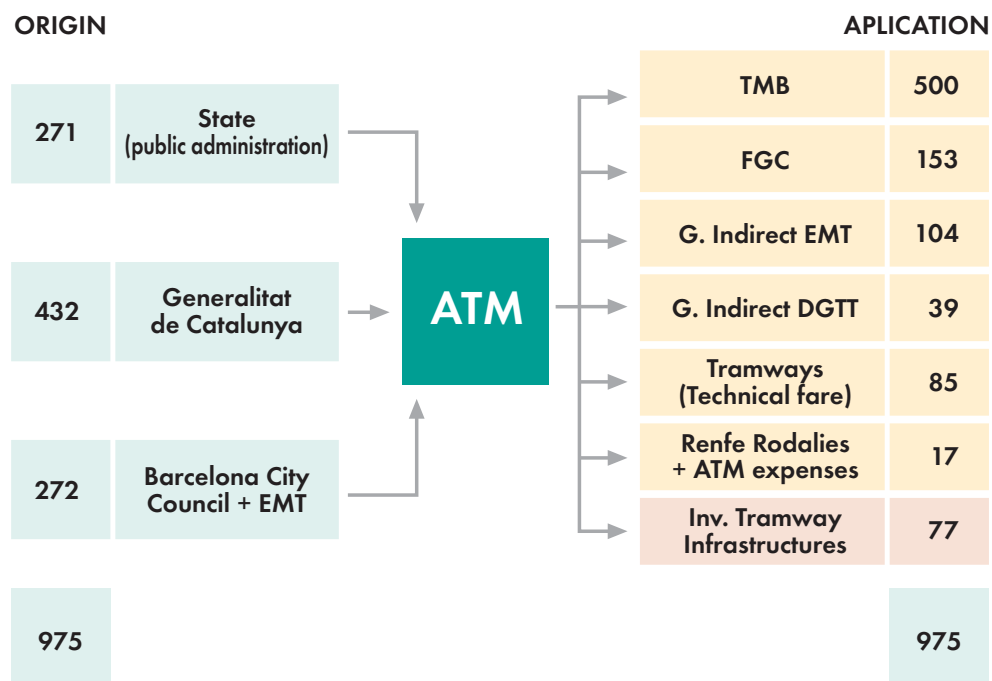
Public Administration-ATM 2005-2006 Contract Programme

In a meeting held on 24 October 2005, the Board of Directors of the ATM approved the 2005-2006 contract programme between the public administration and the ATM, which represents allocations of 975 M€ to metropolitan public transport.

This contract programme was also approved by the plenary sessions of Barcelona City Council and the EMT, the Generalitat de Catalunya Government and the Council of Ministers. Finally, it was formally signed by the public administration and the ATM on 22 December 2005.

One of the main functions of ATM is to act as a financial fulcrum for the whole metropolitan public transport system. In just under a year, two contract programmes have been signed, establishing the financial framework for the 2002-2006 period.

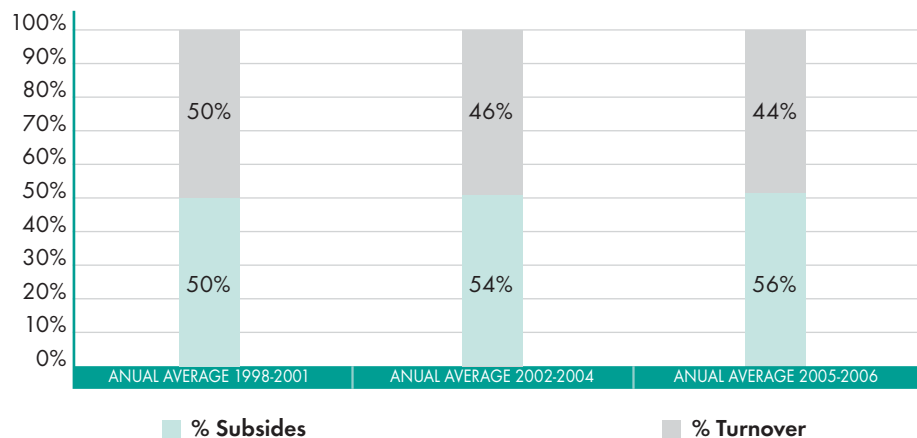
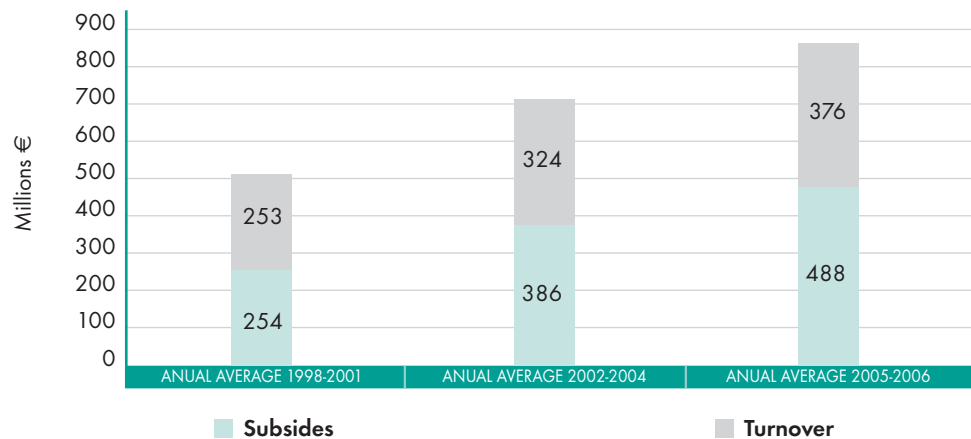
The table below shows details of the origin and application of subsidies from public administrative bodies for the 2005-2006 period:



(in millions of euros)

Funding for the public transport system

The following graphs show changes to levels of funding for the public transport in the BMR, as part of the contract programme, as regards the annual average for the three contract programmes, comparing turnover from fare income with subsidies from all public administrations.



Liquidation of the Contract-Programme 2005-2006

In a meeting held on 26 May 2006, the monitoring Committee of the Public Administration-ATM Contract Programme approved the liquidation corresponding to 2005, from which it transpires that there has been an excess contribution to the sum of 28.768 million euros, 21 million of which are as a direct result of the resolution of the Court of Justice of the European Communities in October 2005 on pro rata as the rule for determining VAT.

The liquidation for 2006 will soon commence. Therefore, the final liquidation of the Public Administration-ATM 2005-2006 will also start soon.

The Public Administration-ATM 2007-2010 Contract Programme is currently being prepared and discussed.

2.6 OTHER ACTIONS

2.6.1. Mobility Master Plan for the Barcelona Metropolitan Region (BMR)

Legal framework

The purpose of the Mobility Law is to “establish the principles and objectives to be met by the management of the mobility of people and the transport of goods to ensure sustainability and safety, and determine the necessary instruments so that the Catalan society can reach said objectives and all citizens are guaranteed accessibility with sustainable means” (Art. 1.1).

The drafting of the Mobility Master Plan (MMP) of the BMR is a result of the National Mobility Directives, which constitute the guidelines for applying the Mobility Law and are, therefore, of lower range.

In September 2005 the technical services of ATM were commissioned by the Executive Committee of the consortium to draw up the MMP of the BMR. It is expected that the plan will be drawn up in 2007. The Mobility Law stipulates that the MMP must be reviewed every 6 years; therefore, the horizon of the plan will be 2012.

Content

The MMP has been conceived as a single document structured in seven chapters:

- I. Framework and objectives of the MMP
- II. Methodological aspects
- III. Current situation and mobility diagnosis in the BMR
- IV. Possible areas of action
- V. Main lines of action
- VI. Assessment
- VII. Technical appendices

The general objectives of the MMP stem from the Mobility Law and the National Mobility Directives, bearing in mind that the Barcelona Metropolitan Region presents specific characteristics compared to the rest of Catalonia. More specifically, the high density of population and services favours the attainment of higher levels of sustainability.

It was decided to assess the proposals of the MMP using a quantitative measure of sustainability. Therefore, aside from the conventional physical variables (tons of CO₂ and other gases and particles released into the atmosphere, energy consumption, levels of emission and immission of noise, casualties and the number of people injured in accidents, etc.), it is proposed that total cost of metropolitan mobility be used as an aggregate indicator of sustainability, as it includes both internal and external costs.

In addition, the MMP will be the object of a strategic environmental evaluation pursuant to legislation established by the environmental authority.

Work carried out throughout 2006

The contents and working methodology of the MMP were defined in 2005. Also, 13 instrumental studies were commissioned in order to assist with the development of various aspects of the plan. These studies are as follows:

Title	Description
European experience in the development of regional plans	Compilation of mobility plans developed in Europe as a reference for the development of the MMP
Review of the determinations of current territorial and sectorial plans	Compilation of the determinations of thematic plans in Catalonia that affect the MMP of the BMR
Adaptation of the study on the social and environmental costs of transport	Financial study on the total cost of the transportation of passengers and goods in the BMR during 2004
Territory, population and location of activities. Forecast of the territorial and socio-economic context	Forecast of population, centres of attraction, income and motorisation in the BMR on the horizon of the MMP
Inventory of railway infrastructures	Inventory of urban and metropolitan bus lanes in the BMR. Inventory of bicycle lanes, pedestrian areas and list of areas with traffic calming measures. Forecasts on a municipal and regional level, and proposed actions
Analysis of the railway system	Forecast growth of demand for suburban lines. Potential for increasing services offered with current infrastructure. Diagnosis. Identification of proposals
Study of modal interchanges in the Barcelona Metropolitan Region	Inventory of current interchanges and operating conditions for users. Inventory of sites suitable for the construction of new interchanges, also including bus mode. Plan and proposed action for interchanges and car parks linked to train and bus stations
Offer of interurban bus services	Inventory (file card) of the various lines in service in the BMR, including available services, demand and a diagnosis
Goods sector	Summary of current studies. Measures for administering the loading and unloading of goods
Measures to favour rational use of private and public transport	Includes actions such as carpooling, efficient driving, traffic light priority for buses and tramways, etc. Operation examples. Feasibility study. Recommended implementation locations. Analysis of the required infrastructure and superstructure
Environmental evaluation of the plan	Document for the strategic environmental evaluation of the MMP
Process of citizen participation in the development of the plan	Support for the process of dissemination of the MMP and participation
Proposed graphic design for the preparation of the various documents constituting the MMP	Guidelines for assuring uniformity in the style of

All these studies will be completed by May 2006.

Several areas of work for completing the plan were carried out throughout 2006:

Title	Description
Analysis of the transportation of goods in the Barcelona Metropolitan Region	Study of specific action proposals relating to transportation of goods.
Assessment of energy consumption and emissions of the mobility system of the BMR	Measurement of fuel consumption and CO ₂ and air pollutant emissions in 2004, in the various areas of the MMP. Effect of the action measures proposed on the reduction of emissions.
Analysis of the development of traffic in the BMR once the various mobility policies of the MMP have been implemented	Study on the impact on the road network of the various actions proposed for reducing traffic. Construction of maps for light and heavy vehicles and according to service levels.
Study on European experiences of mobility in a private vehicle	Collection of various European experiences, where policies for reducing car mobility have been implemented and an analysis of feasibility in a metropolitan environment like the BMR.

Mobility service

The ATM, as the territorial mobility authority, is also responsible for issuing reports regarding urban mobility plans, service plans and studies on the mobility generated. Therefore, since the approval of Decree 344/2006, dated 19 September, on Regulation of the Assessment Studies surrounding Mobility Generated was ultimately approved, the following were received in 2006: 2 changes to the Barcelona Metropolitan General Plan corresponding to the city of Barcelona, 2 reviews of Municipal Town Plans corresponding to the towns of Vilassar de Dalt and Torrelles de Foix and 1 Partial Plan corresponding to the town of Viladecans.

In addition, the specific mobility plan of the industrial estate of Can Sant Joan in the municipal districts of Sant Cugat del Vallès and Rubí is being drawn up.

2.6.2 Operation Assistance System - SAE

The communications network of the SAE of the ATM was designed to provide a cover service for the interurban transport network of Barcelona within the boundaries of the Integrated Fare Area of the ATM. This system was created to meet requirements in terms of level of service for known fleet and routes of interurban transport, availability of assigned frequencies and availability of interlockings or towers, called Base Station for Communications.

In certain areas, the service provided by the radio-communications network was hindered by a series of determining factors that affected the optimum design thereof:

- The complex orography of the BMR, with stretches that are traditionally difficult to cover.
- The use of the SAE network by fleets in urban environments, where cover requirements are more complex.
- Radio-electric jamming at some interlockings or communication towers, that hindered the reception of vehicles in distant areas or complex environments.

Due to new technologies that make it possible to obtain better performance without entailing any cost of physical communications infrastructure, and to the potential for development of the equipment installed on the buses, ATM changed the communications network, as regards both the Central Communication Management System and on-board systems, to digital GSM/GPRS technology.

A significant aspect is the outsourcing of telephone services to those of the own network of the Generalitat de Catalunya. These involve private access (not via the Internet) and take into consideration all the required safety and confidentiality aspects. They provide the SAE of the ATM with capacity for unlimited future growth in terms of buses or fleets, and they lay the foundations of an infrastructure for promoting new communications channels for other on-board systems on said buses or fleets.



2.6.3 SERMETRA SL

Throughout 2006, Sermetra S.L has established itself as a company offering maintenance services for systems on buses, for sale and validation services (SVV) and Operation Support Systems (SAE).

The objectives set out in contracts undertaken with suppliers have been reached to an acknowledged level of satisfaction on the part of shareholders. This is the result of detailed monitoring which is illustrated by the statistics and other indicators on operations defined to this end.

As regards the sale and validation system, there have been patent developments in terms of volume of equipment needing to undergo repair due to the performance of preventive maintenance. Another major aspect is comprehensive, in-depth information provided to operators on all actions carried out on each of their machines.

As regards maintenance of the SAE, the replacement of the on-board communications system with GSM/GPRS has been a significant benchmark. It has fostered a review of every element in each fleet, a full update of information provided at stops and lines and a subsequent decrease in incidents.

A noteworthy fact that highlights the increased levels of trust earned by Sermetra in the sector is the substantial increase in the numbers of clients. Sermetra served 18 companies in 2005 and as a result of signing new contracts it currently serves a total of 30 companies.

The complexity of operations, as well as an ongoing desire to improve, has given rise to the recruitment of an individual specifically hired by Sermetra.

Lastly, also worth noting is the creation of the corporate image that Sermetra SL shows in a graphic identity manual, as well as the launch of a quarterly informative newsletter, planned for next year.

2.6.4 International reputation

Civitas bid. Miracles project

The Miracles project, within the Civitas bid of the European Union, groups four cities: Rome, Barcelona, Winchester and Cork. These cities undertake to implement a series of mobility measures that help to make them more sustainable. It started in February 2002 and finished in April 2006.

The final project meeting was held in Rome in February 2006.

Avatars project

This is a European project in which the ATM takes part. The purpose of the Avatars project is to model the movement of human groups in closed spaces, such as Metro or train stations or interchanges. It is planned to last for two and a half years and is led by the University of Greenwich. FGC also takes part in this project.

The aim of the ATM in this project is to analyse the eligibility of the physical design of the central interchange at Pl. de Catalunya and Pg. de Gràcia that is included in the IMP.



EMTA, European Metropolitan Transport Authorities

The EMTA is the European association of transport authorities, of which the ATM forms part. The ATM has taken part in the general meetings in Stuttgart and Lion, and it has provided the data corresponding to Barometer 2005, a periodical publication that makes it possible to compare various mobility aspects between different cities.

Observatorio de la Movilidad (The Mobility Observatory) of the Ministry of the Environment

The *Observatorio de la Movilidad* is a working group promoted by the Ministry of the Environment and the Ministry of Development, which groups the various Spanish transport authorities, whether formally constituted or undergoing incorporation.

It forms a discussion group that organises seminars about issues of interest to participants and it publishes the *Observatorio de la Movilidad* on a yearly basis.

Throughout the year, the ATM has participated in the presentation of the *Observatorio de la Movilidad 2004* and it has presented the paper entitled "*Dos años de tranvía: logros y retos*" (Two years with a tramway: achievements and challenges).

Presence abroad

The following representation acts were carried out abroad in 2006:

- Plan Bleu. Participation in the series of conferences centring on knowledge of the Barcelona Metropolitan Region within the Mediterranean at large
- 4th Conference of the Catalan Forum on Information and Health. Presentation of the integrated fare system as an example of complex information management.
- Visit to Madrid by a working group to study coach and bus stations.
- Presentation of the ITS in Catalonia. Presentation of the 3rd generation SAE.
- Accompanying Barcelona City Council, presentation of the tramway system of the ATM as a possible model to be used in Fes, Morocco.
- Paper in the Conference on *Intelligent Systems in Public Transport*.
- Presentation of the integrated fare of the ATM in the sectorial congress of the UITP in Santiago de Chile and presentation of the ATM and the integrated fare to the Ministry of Transport of Chile.

Various groups of professionals and students interested in becoming familiar with the organisation of the public transport system in the BMR have also been received. Presentations have often been coordinated with visits to TMB, the Metropolitan Tramway and Barcelona City Council. We have also received a delegation from the republic of Turkmenistan, the Directorate General for Transport of the Government of the Balearic Islands, SWECO VBB *Trafikplanering* from Gothenburg, representatives from the province of Rogaland, Norway, the Swedish company TYRENS, the University of Cergy-Pontoise from Paris, a delegation from the Government of Macau, China, a delegation from the province of Cagliari, Sardinia, the Institute of Transport Economics, Norway and the Canadian Consulate in Barcelona.



3

System statistics

3.1 TRANSMET FIGURES 2006

Basic data 2006

	Lines	Network length (km)	Vehicles-km (millions)	Journeys (millions)	Δ 06 / 05 (%)	Turnover (M€)
FMB (metro)	6	86,6	68,5	353,3	2,4%	175,1
FGC (1 ^a belt)	2	24,0	11,9	43,2	3,2%	17,3
Renfe Rodalies (1 ^a belt)	6	97,9	nd	20,6		nd
Metropolitan tramway	5	23,8	2,0	16,9	29,9%	7,5
TB (buses)	109	920,6	42,1	207,7	1,3%	106,8
Remaining buses EMT	88	2.183,0	26,3	66,1	7,1%	36,9
Total 1^a belt IFS	216	3.335,9	150,7	707,9	3,0%	343,6
Remaining FGC	2	119,9	17,4	34,7	4,9%	36,6
Remaining Renfe Rodalies	6	349,8	68,0*	101,6		118,4*
Generalitat buses	298	4.910,0	28,3	28,4	4,2%	28,3
Other urban buses	111	1.462,4	11,4	38,0	2,8%	19,7
Total remaining IFS	417	6.842,1	125,2	202,7	1,8%	203,0
TOTAL STI	625	10.178,0	275,9	910,7	2,7%	546,6

*Data regarding turnover and vehicles-km of Renfe Rodalies are from total IFS

n.a. Not available

Overview of Rail transport

	Vehicles-km (millions)	Δ 06 / 05 (%)	Journeys (millions)	Δ 06 / 05 (%)	Turnover (M€)
Metro	68,5	5,4%	353,4	2,4%	175,13
FGC	29,3	4,2%	78,0	3,9%	53,92
Renfe Rodalies	68,0	0,8%	122,2	—	118,40
Metropolitan tramway	2,0	22,3%	16,9	29,9%	7,54
Total Transport Ferroviari	167,8	3,5%	570,5	2,6%	354,99

* Provisional data

Overview of transport by bus

	Vehicles-km (millions)	Δ 06 / 05 (%)	Journeys (millions)	Δ 06 / 05 (%)	Turnover (M€)
Buses owned by the EMT	68,4	7,0%	273,8	2,7%	143,64
Interurban transport	28,3	6,5%	28,4	4,2%	28,28
Urban trans. of mun. competence	11,4	6,9%	38,0	2,8%	19,70
Total transport by bus	108,1	6,9%	340,2	2,8%	191,62

Rail transport 2006

	Lines	Lenght network (km)	Station	Vehicles-km (millions)	Trains/hour peak and direction	Trips (millions)	Turnover (M€)
First belt IFS							
Metro							
Line 1		20,7	30	16,5	16	107,8	
Line 2		12,4	17	10,1	20	39,8	
Line 3		16,6	24	13,5	19	82,5	
Line 4		17,2	22	13,3	15	46,3	
Line 5		16,6	23	14,6	21	75,9	
Line 11		2,3	5	0,4	9	1,0	
Cable car*		0,8	2				
Total	6	86,6	123	68,5	100	353,4	175,13
FGC							
Line Barcelona-Vallès		12,0	18	7,2	30	31,2	12,46
Line Llobregat-Anoia		12,0	10	4,7	11	12,1	4,85
Total	2	24,0	28	11,9	41	43,2	17,30
Renfe Rodalies							
R-1		29,1	8	nd	10	5,5	
R-2		35,1	10	nd	14	6,3	
R-3		3,3	6	nd	2	1,5	
R-4		26,5	4	nd	13	6,0	
R-7				nd	4	0,5	
R-10		3,9	1	nd	2	0,9	
Total	6	97,9	29		41	20,6	nd
Metropolitan tramway							
Trambaix	3	14,5	28	1,4	12	12,8	5,87
Trambesós	2	9,3	19	0,6	8	4,1	1,67
Total	5	23,8	47	2,0	20	16,9	7,54
Total 1st belt IFS	19	232,2	227	82,3	202	434,2	199,97

Data from Metro and Renfe Rodalies as from 2006 change the method of internal computation by lines and they cannot be directly compared with previous years.

*Cable car out of order

n.a. Not available

	Lines	Lenght network (km)	Station	Vehicles-km (millions)	Trains/hour peak and direction	Trips (millions)	Turnover (M€)
Remaining IFS							
FGC							
Line Barcelona-Vallès		32,0	14	9,3	20	26,8	25,98
Line Llobregat-Anoia		87,0	30	8,2	7	7,9	10,60
Gelida Funicular		0,9	3	0,0		0,1	0,03
Total	2	119,9	47	17,4	27	34,7	36,61
Renfe Rodalies							
R-1		61,8	16	19,4	10	28,4	
R-2		94,8	20	21,3	14	32,2	
R-3		56,4	12	3,2	2	7,5	
R-4		119,0	27	19,8	13	30,8	
R-7		17,8	3	3,4	4	2,8	
R-10				0,8	2		
Total	6	349,8	78	68,0*	45	101,58	118,40*
Total remaining IFS	8	469,7	125	85,4	72	136,3	155,01
Total rail system	17	701,9	352	167,8	274	570,5	354,99

Data from Metro and Renfe Rodalies as from 2006 change the method of internal computation by lines and they cannot be directly compared with previous years.

*Data regarding turnover and vehicles-km of Renfe Rodalies are from total IFS

n.a. Not available

Bus transport 2006

First belt IFS

	Vehicles-km (millions)	Trips (millions)	Δ 06 / 05 (%)	Turnover (M€)
Buses owned by the EMT				
Transports de Barcelona, SA	42,1	207,7	1,3%	106,75
Authosa	0,3	2,2	2,1%	0,75
Mohn, SL	7,2	13,3	14,8%	6,38
Oliveras, SL	2,2	6,0	2,6%	2,43
Rosanbus, SL	2,6	8,4	10,8%	3,50
TCC (SA, SL)	2,6	3,5	37,1%	9,97
Tusgsal	10,5	30,9	1,6%	13,26
Soler i Sauret, SA	0,6	1,3	16,5%	0,45
Transports Lydia, SL	0,3	0,4	5,9%	0,14
Total 1ª belt IFS	68,4	273,8	2,7%	143,64

Remainig IFS

Inter-urban transport	Vehicles-km (millions)	Trips (millions)	Δ 06 / 05 (%)	Turnover (M€)
Autocars R. Font, SA	0,8	0,9	0,8%	0,71
Barcelona Bus, SL*	0,9	0,2	32,0%	0,30
Cingles Bus, SA*	1,3	1,1	3,2%	1,03
CRA La Hispania, SA	1,5	1,5	4,1%	1,29
Empresa Casas, SA	3,3	2,8	4,5%	3,03
Empresa Sagalés, SA	2,7	2,7	4,9%	2,67
Empresa Plana, SL	0,6	1,4	14,9%	1,28
FYTSA	2,5	2,8	7,6%	3,07
La Hispano Igualadina, SA	2,9	1,6	1,4%	2,87
La Vallesana, SA	1,1	1,1	15,6%	0,88
Sarbus (Martí i Renom, SA)	3,2	4,9	-1,3%	4,03
Soler i Sauret, SA	2,0	3,2	-1,8%	2,52
Others (16)	5,6	4,1	10,9%	4,59
Total interurban transport	28,3	28,4	4,2%	28,28

Municipal urban transport

Other urban buses	Vehicles-km (millions)	Trips (millions)	Δ 06 / 05 (%)	Turnover (M€)
Autobusos de Granollers	0,3	1,1	12,6%	0,78
CTSA-Mataró Bus	1,1	5,2	2,6%	2,72
Transports Públics Sa (Rubí)	0,6	1,3	-9,1%	0,56
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	3,0	13,4	3,1%	6,66
Sarbus+Saíz (Sant Cugat)	0,9	1,0	1,9%	0,28
TMESA (Terrassa)	2,5	10,7	3,5%	6,02
TCC (Vilanova i la Geltrú)	0,4	0,7	12,7%	0,47
Altres (23)	2,7	4,6	6,0%	2,21
Total	11,4	38,0	2,8%	19,70

3.2 SURVEYS

3.2.1 Daily Mobility Survey Catalonia 2006 (EMQ'06)

The daily mobility survey is a five-year study that has two previous editions from 1996 and 2001. In this third edition the study has been extended to the whole Catalan territory and it has been jointly conducted by ATM and the Ministry of Town and Country Planning and Public Works (PTOP) of the Generalitat de Catalunya. The operation will constitute an official statistic.

The aim of the survey is to gain an acquaintance of the characteristics of everyday mobility of Catalan citizens to a suitably detailed extent that will make it possible to model their basic trends and forecast the behaviour relating to travel demand on working days, Saturdays and public holidays. It also strives to compile information regarding people's opinions on various aspects of mobility.

A technical commission has been set up to take charge of planning, implementing and supervising the study. Various bodies and institutions have taken part in this commission, including the Ministry of Town and Country Planning and Public Works, the ATM, the Institute of Regional and Metropolitan Studies of Barcelona (IERMB), the Institute of Statistics of Catalonia (IDESCAT) and the Opinion Studies Centre (CEO).

Fieldwork has been put on tender for 7 territorial areas: Barcelona metropolitan area, the counties of Girona, the Camp de Tarragona region, the Terres de l'Ebre region, the counties of central Catalonia, western Catalonia and the Alt Pirineu-Aran region. Work has been awarded to 4 different institutes and checks on fieldwork, data handling and the use of the survey have been agreed with the IERMB.

The results of the EMQ'06 will be made public during 2007.

Description of fieldwork

Target population: residents in Catalonia of 4 years of age or older according to the register of inhabitants as of 1 January 2006. In the case of minors with ages ranging from four to twelve, the interview was not carried out on the minor, but with a close adult relative.

Rounds: two rounds of surveys were conducted, from 28 March to 2 June and from 27 September to 1 December.

Sample: 106.091 people.

Sample of the metropolitan area of Barcelona

The sample in the Barcelona Metropolitan Region involved 45,184 surveys. Distribution of the survey sample has been designed to lend statistical meaning to the results at a county level. The sample surveyed in the metropolitan area was as follows:

Barcelonès	16.718
Alt Penedès	1.191
Baix Llobregat	9.791
Garraf	2.442
Maresme	4.465
Vallès Occidental	6.767
Vallès Oriental	3.810

Several towns and cities have requested an extension of the sample in order to obtain information of statistical meaning at a town level.

Survey methodology: telephone survey with CATI methodology.

Questionnaire: the people surveyed were asked to describe all journeys undertaken on the day prior to the survey: origin, destination, reason, method, time. Certain sociological characteristics, as well as the opinion from the people surveyed regarding various mobility aspects were also requested.

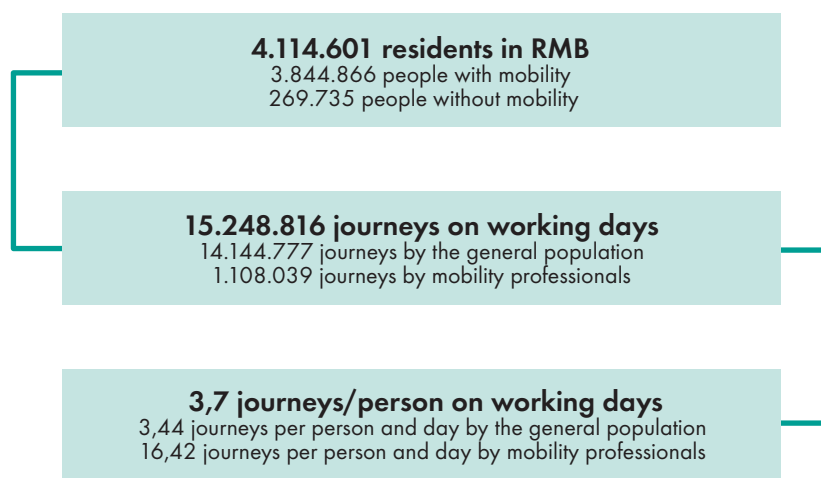
3.2.2 Working Day Mobility Survey 2006 (EMEF'06)

The frequency of this mobility study, which is conducted jointly by Barcelona City Council and the ATM, is yearly and 2006 is the fourth edition.

This year, the EMEF'06 has been put together based on data from residents in the BMR, which have been gleaned from the first round of the fieldwork of the EMQ'06. Therefore, the scope of the 2006 edition is larger than in previous editions. From the target of residents in the BMR of 16 years of age or older (4.11 million residents), the sample selected for the study was 18,350 people.

Residents in the study area are classified into two groups according to their mobility patterns: general population and mobility professionals (carriers, couriers, taxi drivers, etc.). In addition, two secondary groups are identified within the general population: general population without mobility and general population with mobility.

Accordingly, the three main profiles range from absence of mobility to the greatest level of mobility. The population is distributed as follows: 93.4% of general population with mobility (1.6% of which are mobility professionals or people for whom travelling is a vital aspect in their occupation) and 6.6% of the general population without mobility (who did not make any journey on the day prior to the survey).



The journey patterns of professionals (high level of mobility, reason for the journey, heavy use of a private vehicle) have a major bearing on the global situation of mobility. In spite of representing merely 1.6% of the population, they account for 7.3% of journeys and have much more homogeneous characteristics than journeys by the mobile general population.

The following data only refer to the general population. Journeys by professionals have been excluded for methodological reasons.

The general population in the metropolitan region makes 14.1 million journeys on a working day. Bearing in mind that 4.1 million people make up this group, the average comes to 3.4 daily journeys per person.

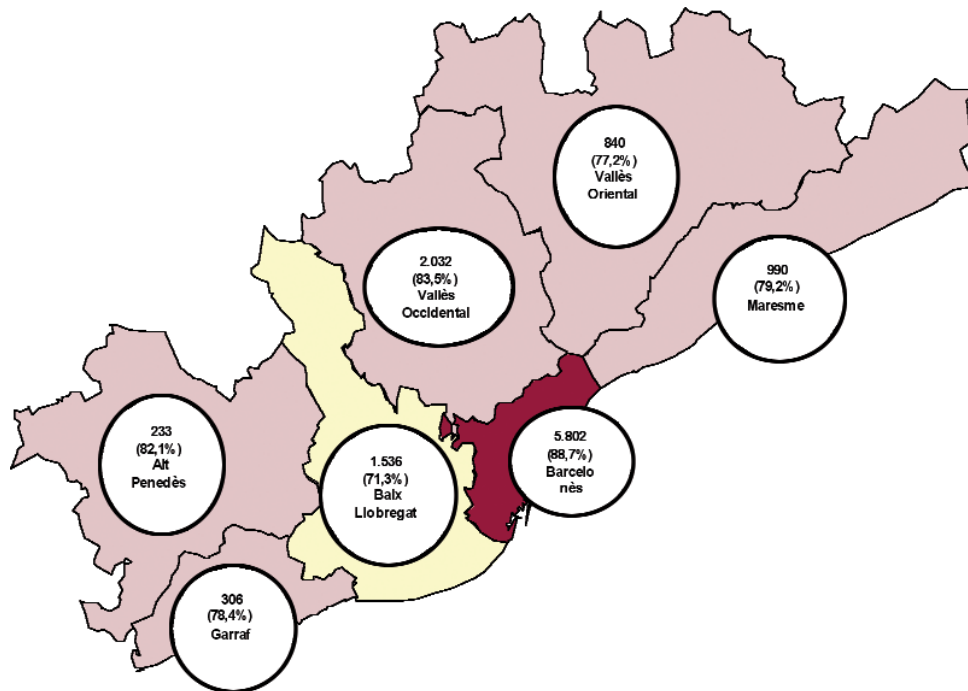
Territorial dimension

Considering the 14.1 million journeys made by the general population and adopting a county perspective, they can be classified into three main types of flow:

- Intra-county: 84,4%
- Inter-county: 13,4%
- Outside: 2,2%

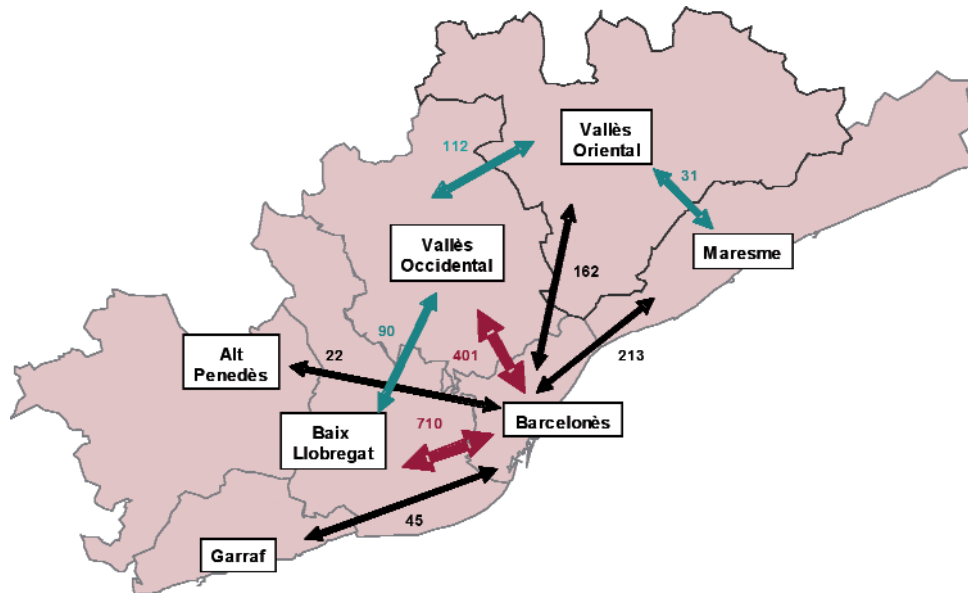
The origin and destination of 84.4% of all journeys made by the general population on a working day are in the same county of residence. However, variations in the self-containment of the various internal areas of BMR can be seen: the county with the greatest degree of self-containment is El Barcelonès (88.7%) and that with the lowest is El Baix Llobregat (71.3%).

Self-containment by county of residence



Thousands of journeys on a working day with origin and destination in the county
(% of the total number of journeys made by residents in the county)

Main inter-county journeys

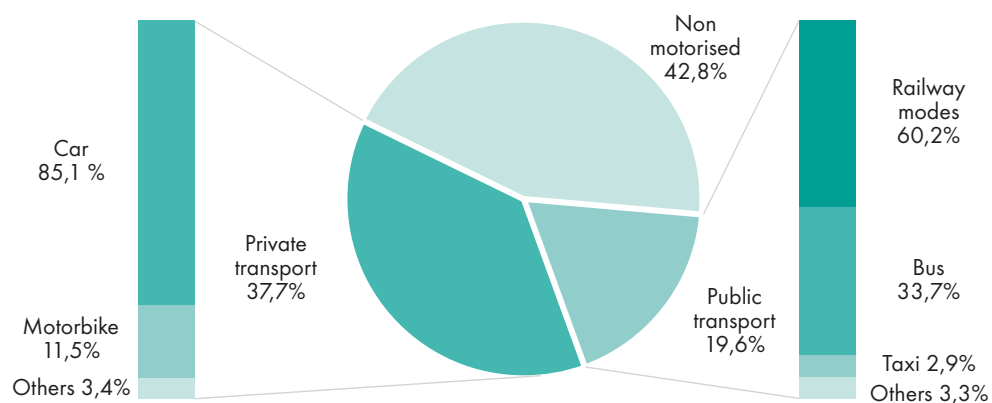


Thousands of journeys per day with origin and destination in a different county

The largest inter-county relations take place between El Barcelonès and other counties: El Baix Llobregat being the most important and El Vallès Occidental, El Maresme and El Vallès Oriental being the following significant relations.

Modal dimension

Analysis of the modal distribution of all journeys shows that the predominant means of transport is the non-motorised -on foot and by bicycle - (42.8%), followed by private methods (37.7%) and then public transport (19.6%).



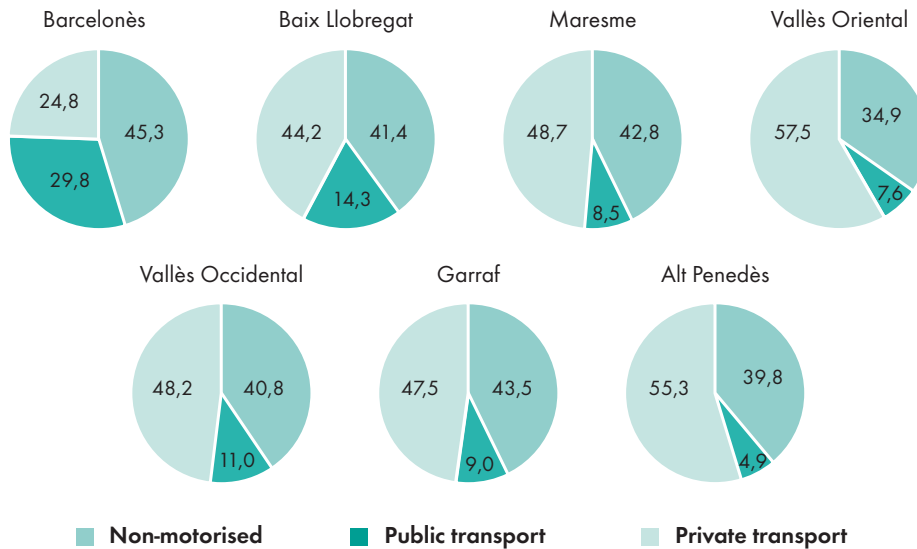
By breaking down the journeys in all their stages according to modes the following table is obtained:

Means of transport	Stages	Percentage
On foot	6.764.659	43,4%
Bicycle	117.508	0,8%
Non-motorised subtotal	6.882.167	44,2%
Bus	1.172.917	7,5%
Metro	1.163.333	7,5%
FGC	292.646	1,9%
Renfe Rodalies	386.057	2,5%
Tramway	63.059	0,4%
Other collective modes	114.549	0,7%
Taxi	85.613	0,5%
Public transport subtotal	3.278.174	21,0%
Car driver	3.907.000	25,1%
Car passenger	712.053	4,6%
Motorbike driver	591.592	3,8%
Motorbike passenger	28.707	0,2%
Van/lorry	160.829	1,0%
Other private	25.636	0,2%
Private transport subtotal	5.425.817	34,8%
Total STAGES	15.586.158	100%
Total JOURNEYS	14.140.777	
Ratio stages/journeys	1,1	

By analysing the modal distribution by county of residence it can be seen that, with the exception of El Barcelonès where public transport is the most popular motorised means, in the remaining counties private vehicles are the predominant mode. Residents in El Vallès Oriental (57.5%), L'Alt Penedès (55.3%) and El Maresme (48.7%) are those who use the private vehicle the most and public transport the least.

Transport on foot varies, with it being most popular in El Barcelonès (45.3%) and the least popular in El Vallès Oriental (34.9%).

Modal distribution by county of residence



Journey purpose

The purposes of the journeys are divided into two major groups. *Occupation* refers to journeys relating to work or studies, since these two purposes involve daily devotion that occupies a large part of the day whilst bearing common characteristics such as route repetition and recurrence in time. The above and below journey purposes, to which most historical studies have been devoted, usually form part of the concept of *compulsory mobility*.

Personal reasons make up the remaining purposes for making journeys and they take on this name due to the fact that it is considered that there is a lower degree of patterns and repetition associated with this type of journey. There is commonly a high degree of personal choice in deciding the time and destination of the journey. Other surveys use the notion of *non-compulsory mobility*.

The return home includes all journeys with home as their destination, regardless of their origin.

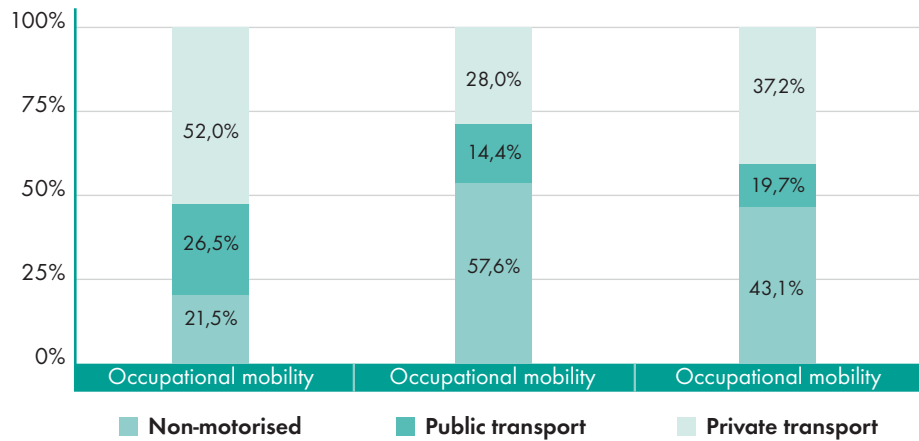
The results of the survey show that a greater number of journeys have been made owing to personal reasons (4.55 million journeys, 32.2%) in comparison with journeys owing to occupational purposes (3.27 million journeys, 23.1%). The low occurrence of triangulation in journey combinations can be seen in 44.7% of journeys on the return home (6.32 million on a working day).

Means of transport	Stages	Percentage
Work	2.770.554	19,6%
Studies	501.319	3,5%
Occupational mobility	3.271.873	23,1%
Daily shopping	919.866	6,5%
Non-daily shopping	187.308	1,3%
Accompanying people	716.469	5,1%
Leisure/entertainment	642.261	4,5%
Going for a walk	581.467	4,1%
Visiting a friend/relative	530.466	3,8%
Personal matters	477.004	3,4%
Doctor/hospital	281.510	2,0%
Unregulated education	106.976	0,8%
Eating out (not for leisure)	78.568	0,6%
Others	27.875	0,2%
Personal mobility	4.549.770	32,2%
Return home	6.319.134	44,7%
Total	14.140.777	100,0%

Journeys owing to occupational mobility (work and studies) are brought together under the same statistic as they bear common characteristics: regularity, repetition and occurrence in similar time frameworks. The use of the private vehicle prevails for these journeys.

When the journey is due to other reasons (personal mobility), journeys on foot are most commonplace (57.6%). The high occurrence of journeys on foot in personal circumstances highlights the fact that these journeys are normally made within a small area.

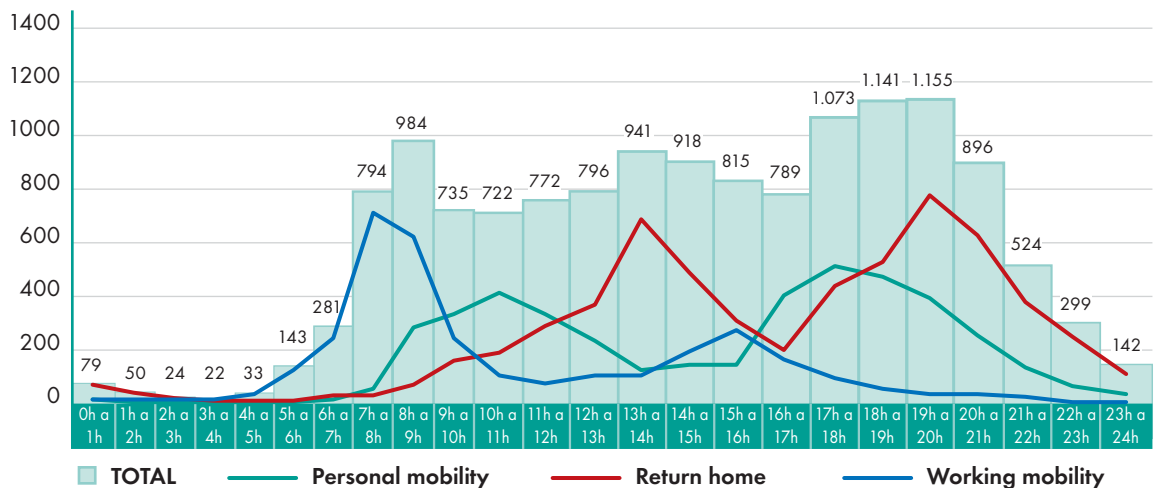
Modal distribution of journeys according to reasons



Mobility distribution throughout the day

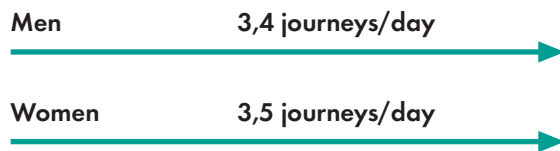
The time of the day when most journeys are made is from 5 to 8 pm. This period of time is the focal point of many return journeys home, which coincide with a high rate of activity due to personal reasons.

Distribution of journeys by the general population according to activity and main means of transport



Gender

Mobility is slightly more common by women than it is by men on average. In addition, men use private vehicles to a greater extent and undertake more journeys owing to occupational purposes: work or studies.



By mode

	Non motorised	Public transport	Private transport	Total
Men	36,3%	16,3%	47,4%	100,0%
Women	48,9%	22,6%	28,5%	100,0%
Total	42,7%	19,6%	37,7%	100,0%

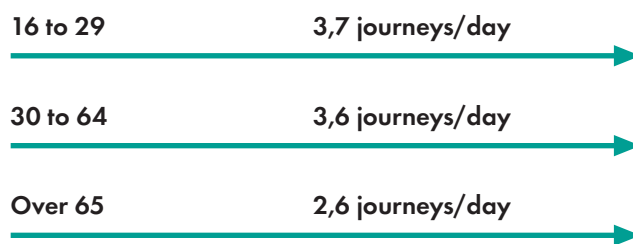
By reason

	Occupational mobility	Personal mobility	Return home	Total
Men	27,9%	27,4%	44,7%	100,0%
Women	18,6%	36,7%	44,7%	100,0%
Total	23,1%	32,2%	44,7%	100,0%

Age

Elderly people make a lower number of journeys. This group hardly makes any journeys owing to work and most journeys made are on foot.

As regards the age groups ranging from 16 to 29 and 30 to 64 years of age, the latter group shows a less common use of public transport.



By mode

	Non motorised	Public transport	Private transport	Total
16 to 29	35,6%	25,7%	38,7%	100,0%
30 to 64	39,4%	17,6%	43,0%	100,0%
Over 65	69,4%	17,6%	13,1%	100,0%
Total	42,7%	19,6%	37,7%	100,0%

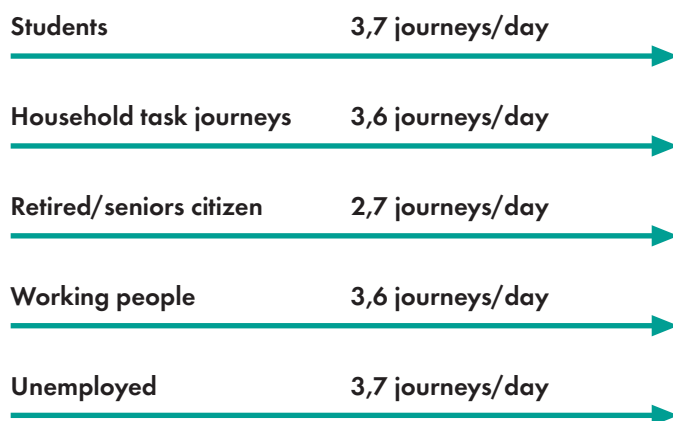
By reason

	Occupational mobility	Personal mobility	Return home	Total
16 to 29	29,6%	25,3%	45,0%	100,0%
30 to 64	25,6%	30,4%	44,0%	100,0%
Over 65	1,4%	51,4%	47,2%	100,0%
Total	23,1%	32,2%	44,7%	100,0%

Occupational activity

Retired people and pensioners undertake a lower number of journeys on average than the rest of the population.

Private transport is mostly used by working people (49.7%) and public transport by students (31.6%).



By mode

	Non motorised	Public transport	Private transport	Total
Students	42,1%	31,6%	26,3%	100,0%
Household task journeys	67,7%	11,7%	20,6%	100,0%
Retired/senior citizens	68,9%	17,1%	14,1%	100,0%
Working people	30,7%	19,7%	49,7%	100,0%
Unemployed	53,4%	14,3%	32,3%	100,0%
Total	42,7%	19,6%	37,7%	100,0%

By reason

	Occupational mobility	Personal mobility	Return home	Total
Students	29,8%	24,6%	45,7%	100,0%
Household task journeys	1,2%	53,5%	45,3%	100,0%
Retired/senior citizens	0,8%	51,9%	47,3%	100,0%
Working people	33,6%	22,8%	43,7%	100,0%
Unemployed	1,8%	53,5%	44,6%	100,0%
Total	23,1%	32,2%	44,7%	100,0%



4

Audit report



**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ,
CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL
SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT
PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (ATM)**

**Informe d'auditoria dels Comptes Anuals
de l'exercici 2006**

Març 2007



Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, s.a.

Balmes 89-91, 2n. 4a.
Tel. 933199622 – Fax 933101739
08008 Barcelona

Julián Hernández, 8, 1è. A
Tel. 913882180 – Fax 917599612
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2n. 1a.
Tel. 972201959 – Fax 972220920
17001 Girona

INFORME D'AUDITORIA DELS COMPTES ANUALS

Al Consell d'Administració de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA

Hem auditat els comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 2006, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual acabat en la data esmentada, la formulació dels quals és responsabilitat dels Administradors de l'ATM. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb les normes d'auditoria generalment acceptades, que requereixen l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels comptes anuals i l'avaluació de la seva presentació, dels principis comptables aplicats en l'àmbit de les administracions públiques i de les estimacions realitzades.

Els administradors de l'ATM presenten, a efectes comparatius, amb cadascuna de les partides del balanç, del compte de resultats i del quadre de finançament, a més de les xifres de l'exercici 2006, les corresponents a l'exercici anterior. La nostra opinió es refereix exclusivament als comptes anuals de l'exercici 2006. Amb data 28 de març de 2006 vàrem emetre el nostre informe d'auditoria sobre els estats i comptes anuals de l'exercici 2005, en el qual vàrem expressar una opinió favorable amb una incertesa.

En la nostra opinió, els comptes anuals de l'exercici 2006 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM al 31 de desembre de 2006, dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en la liquidació de pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual acabat en aquesta data, i contenen la informació necessària i suficient per a la seva interpretació i comprensió adequada, de conformitat amb els principis i normes de comptabilitat per a les administracions públiques, que mantenen uniformitat amb els aplicats l'exercici anterior.

Barcelona, 19 de març de 2007

GABINET TÈCNIC
D'AUDITORIA I CONSULTORIA, S.A.

Enric Ribas i Miràngels
Soci – Auditor de Comptes

COL·LEGI
DE CENSORS JURATS
DE COMPTES
DE CATALUNYA



Membre exercent:

GABINETE TÉCNICO DE
AUDITORIA Y
CONSULTORIA, S.A.

Any 2007 Núm. 20/07/01423

CÒPIA GRATUÏTA

Aquest informe està subjecte a
la taxa aplicable establerta a la
Llei 44/2002 de 22 de novembre.



COMPTES ANUALS DE L'EXERCICI 2006





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2006 i 31-12-2005

ACTIU		
	2.006	2.005
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	3.863.562,78	3.594.713,35
INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.863.562,78	3.594.713,35
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	97.238,01	98.595,40
SOFTWARE	1.299.614,47	1.246.157,37
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	22.926,81	22.926,81
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-1.225.303,27	-1.170.488,78
IMMOBILITZAT MATERIAL	3.564.533,51	4.442.141,99
CONSTRUCCIONS	309.881,96	309.881,96
MAQUINÀRIA, INSTAL·LACIONS I ESTRIS	84.403,09	80.511,71
MOBILIARI	92.322,15	89.478,55
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	641.951,36	550.339,69
INSTAL·LACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	6.801.571,45	6.801.571,45
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-4.365.596,50	-3.389.641,37
IMMOBILITZAT FINANCER	146.201.709,93	194.925.460,00
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	30.000,00
INGRESSOS DIFERITS A LLARG TERMINI	146.171.709,93	194.895.460,00
DEUTORS	81.055.933,53	22.960.154,06
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	75.190.612,24	15.853.401,05
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	416.400,92	16.400,88
HISENDA PÚBLICA, DEUTORA PER IVA	5.394.457,26	7.050.199,52
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	54.463,11	40.152,61
COMPTE FINANCER	14.360.760,97	92.036.972,79
FIANCES A CURT TERMINI	21.189,03	21.189,03
LLIURAMENT EN EXECUCIÓ D'OPERACIONS	0,00	0,00
BANCS I INSTITUCIONS DE CRÈDIT. COMPTE OPERATIU	14.339.571,94	92.015.783,76
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	5.678.599,63	4.978.262,26
INGRESSOS DIFERITS	5.678.599,63	4.978.262,26
TOTAL ACTIU	254.822.338,36	323.036.299,85

El Director General,

El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2006 I 31-12-2005

PASSIU		
	2.006	2.005
PATRIMONI I RESERVES	9.657.447,32	8.204.788,88
PATRIMONI	8.204.788,88	6.687.387,99
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.452.658,44	1.517.400,89
SUBVENCIONS DE CAPITAL	7.051.932,38	7.586.011,18
DEL SECTOR ESTATAL	7.019.484,64	7.347.766,54
DE COMUNITATS AUTÒNOMES	32.447,74	238.244,64
DEUTES A LLARG TERMINI	146.171.250,21	194.895.000,28
PRESTECES A LLARG TERMINI FORA SECTOR PÚBLIC	146.171.250,21	194.895.000,28
DEUTES A CURT TERMINI	63.610.908,37	83.858.276,29
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG.ORDENATS PRESS.C	59.352.547,07	19.176.687,90
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS.TANCATS	4.177,69	4.011,58
CREDITORS PER PAGAMENTS ORDENATS. PRESS.CT		58.100.706,73
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	29.264,82	27.353,64
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	4.856,40	4.412,13
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	886.328,54	287.594,27
FIANCES A CURT TERMINI	27.940,58	29.496,78
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	3.305.793,27	6.228.013,26
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	28.330.800,08	28.492.223,22
DESPESES DIFERIDES	6.987.847,36	6.893.372,31
INGRESSOS AVANÇATS	21.342.952,72	21.598.850,91
TOTAL PASSIU	254.822.338,36	323.036.299,85

El Director General,

El Cap d'Administració





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTE DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2006 I 31-12-2005

	2006	2005
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	836.103.193,35	764.986.677,96
VENDES DE SERVEIS	380.445.003,04	340.813.400,81
D'ORGANISMES AUTONOMS ADMINISTRATIUS		344,23
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	136.259.766,10	118.965.405,23
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	157.716.741,70	150.554.685,19
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	126.999.450,08	120.999.892,09
ALTRES TRANSFERÈNCIES	333.121,52	107.928,78
ALTRES INGRESSOS	28.284,35	14.195,34
TRANSF. CAPITAL DE COMUNITAT AUTONÒMES	34.320.826,56	33.730.826,49
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	830.057.109,90	758.681.442,24
SOUS I SALARIS	1.369.594,55	1.251.370,48
INDEMNITZACIONS PER RAÓ DE SERVEI		23.195,60
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	275.683,28	253.372,06
ALTRES DESPESES SOCIALS	46.907,26	44.037,63
TRIBUTS	0,00	-874.841,83
ARRENDAMENTS	12.260.286,01	148.000,86
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	598.410,57	772.423,85
SUBMINISTRAMENTS	25.816,14	26.860,82
COMUNICACIONS	130.212,87	30.161,35
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	363.853.880,37	336.808.558,45
PRIMES D'ASSEGURANCES	5.134,32	11.468,45
MATERIAL D'OFICINA	25.425,40	17.973,03
DESPESES DIVERSES	482.063,46	430.807,82
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	297.945.000,00	276.126.000,00
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	52.317.000,00	44.818.000,00
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A ALTRES EMPRESES	65.856.694,74	64.578.079,81
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	34.865.000,93	34.215.974,06
MARGE BRUT	6.046.083,45	6.305.235,72
INGRESSOS FINANCERS	998.338,85	74.547,20
INGRESSOS FINANCERS	998.338,85	74.547,20
DESPESES FINANCERES	5.359.939,17	4.255.159,36
INTERESSOS PRESTECES	5.359.558,43	4.254.847,68
ALTRES DESPESES FINANCERES	380,74	311,68
RESULTAT FINANCER	-4.361.600,32	-4.180.612,16
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	1.030.769,62	1.134.645,60
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	975.955,13	797.482,54
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	54.814,49	337.163,06
RESULTAT NET	653.713,51	989.977,96
RESULTAT EXTRAORDINARI	798.944,93	527.422,93
RESULTATS EXTRAORDINARIS	656.243,89	527.422,93
MODIFICACIÓ OBLIGACIONS PRESSUPOSTOS TANCATS	142.701,04	0,00
RESULTAT DE L'EXERCICI	1.452.658,44	1.517.400,89

El Director General,

El Cap d'Administració



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2006

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2006

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	349.297.600,00	31.087.298,07	380.384.898,07	380.475.037,46	380.349.841,87	125.195,59	-90.139,39	100,02%
4: Transfer. corrents	467.698.000,00	600.000,00	468.298.000,00	468.297.999,92	393.232.583,27	75.065.416,65	0,08	100,00%
5: Ingressos patrimoni.	100.000,00	0,00	100.000,00	998.338,85	998.338,85	0,00	-898.338,85	998,34%
7: Transferències capital	35.223.838,72	0,00	35.223.838,72	35.223.838,72	35.223.838,72	0,00	0,00	100,00%
8: Rom.Tres. Fin. IRC	0,00	16.546.304,26	16.546.304,26	0,00	0,00	0,00	16.546.304,26	0,00%
TOTAL INGRESSOS	852.319.438,72	48.233.602,33	900.553.041,05	884.995.214,95	809.804.602,71	75.190.612,24	15.557.826,10	98,27%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.700.500,00	0,00	1.700.500,00	1.659.755,25	1.637.637,44	22.117,81	40.744,75	97,60%
2: Compra béns i serveis	347.162.505,00	33.450.363,53	380.612.868,53	378.015.843,27	376.968.146,01	1.047.697,26	2.597.025,26	99,32%
3: Despeses financeres	5.787.200,00	0,00	5.787.200,00	5.325.703,50	5.325.703,50	0,00	461.496,50	92,03%
4: Transfer. corrents	411.640.000,00	11.212.985,14	422.852.985,14	415.456.271,07	357.187.703,92	58.268.567,15	7.396.714,07	98,25%
6: Inversions	1.083.395,00	432.238,90	1.515.633,90	420.653,18	406.488,33	14.164,85	1.094.980,72	27,75%
7: Transfer. Capital	36.223.838,72	3.136.264,69	39.360.103,41	34.865.000,93	34.865.000,93	0,00	4.495.102,48	88,58%
9: Passius Financers	48.722.000,00	1.750,07	48.723.750,07	48.723.750,07	48.723.750,07	0,00	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	852.319.438,72	48.233.602,33	900.553.041,05	884.466.977,27	825.114.430,20	59.352.547,07	16.086.063,78	98,21%

El Director General,

El Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2006

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	15.869.801,93	0,00	15.869.801,93	15.869.801,93	15.453.401,01	416.400,92	0,00	100,00%
TOTAL INGRESSOS	15.869.801,93	0,00	15.869.801,93	15.869.801,93	15.453.401,01	416.400,92	0,00	100,00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	77.281.406,21	-142.701,04	77.138.705,17	77.138.705,17	77.134.527,48	4.177,69	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	77.281.406,21	-142.701,04	77.138.705,17	77.138.705,17	77.134.527,48	4.177,69	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES ING/DESP	-61.411.604,28	142.701,04	-61.268.903,24	-61.268.903,24	-61.681.126,47	412.223,23		

El Director General,

El Cap d'Administració,



AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2006

ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2006

	ANY 2006	ANY 2005
1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent	75.190.612,24	15.853.401,05
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	416.400,92	16.400,00
D'operacions comercials	0,00	0,00
D'altres operacions no pressupostàries	5.470.109,40	7.219.396,05
Menys = Saldos de cobrament dubtós	0,00	0,00
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	0,00
	81.077.122,56	23.089.197,10
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	59.352.547,07	77.277.394,63
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	4.177,69	4.011,58
De pressupost d'ingressos	0,00	0,00
D'operacions comercials	0,00	0,00
D'altres operacions no pressupostàries	4.254.183,61	6.684.724,97
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva	0,00	0,00
	63.610.908,37	83.966.131,18
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI	14.339.571,94	92.015.783,76
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT AFECTAT	22.642.522,57	23.483.170,23
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)	9.163.263,56	7.655.679,45
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL	31.805.786,13	31.138.849,68
ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)	9.163.263,56	7.655.679,45
Despeses Compromeses a 31/12/2005 (no finançament afectat)	1.061.819,03	1.151.349,99
Romanent de Tresoreria Lliure per a Altres Despeses	8.101.444,53	6.504.329,46

El Director General,



El Cap d'Administració

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable : 2006

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2006

	ANY 2006	ANY 2005
1. DRETS RECONEGUTS NETS	884.995.214,95	983.325.604,86
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	884.466.977,27	969.793.363,26
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)	528.237,68	13.532.241,60
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	7.732.863,95	14.987.126,68
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	0,00	0,00
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENTS LÍQUIDS DE TRESORERIA	9.113.875,66	3.737.213,12
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0,00	0,00
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)	1.909.249,39	2.282.328,04
	1.909.249,39	2.282.328,04



El Director General,

El Cap d'Administració,



**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2006 DE L'AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**





Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

1.1 - Naturalesa de l'Entitat

L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM) fou constituïda en virtut del conveni subscrit el 19 de març de 1997 per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport. És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis, de caràcter voluntari i de duració indefinida. Es poden adherir a l'ATM totes les administracions titulars de serveis públics de transports col·lectius, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

1.2 - Objectiu

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGE), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspasats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

D'acord amb els seus Estatuts, les funcions de l'ATM són les següents:





- Planificació d'infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu.
- Relacions amb els operadors de transport col·lectiu (concertació i seguiment de contractes-programa i altres convenis).
- Gestió del finançament del sistema per part de les administracions i control dels ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes.
- La publicitat, la informació i les relacions amb els usuaris.
- Marc normatiu futur.
- Altres funcions relacionades amb la mobilitat.

1.3 - Organització

Els Òrgans de Govern de l'ATM previstos en els seus Estatuts i Reglament de Règim Interior són els següents:

- El Consell d'Administració.
- El President.
- El Comitè Executiu.
- El Director General.



Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

Aquests comptes anuals s'han preparat a partir dels registres comptables de l'ATM que prenen com a pla comptable marc a partir de l'exercici 2006 el Pla General de Comptabilitat Pública de la Generalitat de Catalunya, aplicant les normes comptables oportunes per a assolir que els comptes anuals expressin la imatge fidel del patrimoni, de la situació financera, de l'execució del pressupost i dels resultats de les seves operacions i dels recursos obtinguts i aplicats en l'exercici.

Adicionalment d'acord amb pronunciaments de la "Intervención General de la Administración del Estado", són aplicables als Consorcis les normes de caràcter general vigents per a l'administració local, amb aquelles particularitats que puguin fixar els seus Estatuts. Per aquest motiu, també s'ha contemplat la normativa recollida a la següent legislació:

- a) Ordre del Ministeri d'Economia i Hisenda, del 6 de maig de 1994, d'aprovació del Pla General de Comptabilitat Pública.
- b) Documents sobre principis comptables, emesos per la Comissió de Principis i Normes Comptables Públiques, creada per Resolució de la Secretaria d'Estat d'Hisenda de 28 de desembre de 1990.
- c) Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals (LLRHL).
- d) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa la LLRHL.





2.2 - Comptes anuals

a) Els Comptes anuals de l'exercici 2006 estan formats per:

- Liquidació del Pressupost.
- Balanç de Situació.
- Compte de Resultats.
- Memòria.

b) Els saldos dels comptes anuals són coincidents amb els que figuren als registres de comptabilitat de l'ATM.

c) Els comptes anuals de l'exercici 2006 resten pendents d'aprovació pel Consell d'Administració.

2.3 - Comparabilitat de la informació

D'acord amb el nou regim comptable d'aplicació amb efectes 1 de gener de 2006, s'ha adaptat la presentació del balanç de situació i del compte de resultats de l'exercici 2005 per tal que siguin comparatius amb els del exercici 2006.

2.4 - Imports monetaris

A manca d'indicació en contrari, els imports monetaris dels comptes anuals s'expressen en euros.



Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ

Les normes de valoració més rellevants aplicades en la preparació i presentació dels comptes anuals són les següents:

3.1 - Immobilitzat immaterial

Aquest epígraf comprèn els costos d'adquisició del software informàtic i de la marca SMTPC i de la pròpia **ATM**. L'amortització es realitza considerant unes vides útils de tres i cinc anys respectivament.

3.2 - Immobilitzat material i Inversions en infraestructura i béns destinats a l'ús general

Figura valorat d'acord amb els criteris que s'indiquen a continuació:

- a) Les inversions es valoren a preu d'adquisició.
- b) Les reparacions que no signifiquin una ampliació de la vida útil i les despeses de manteniment són carregades directament al compte de resultats. Els costos d'ampliació o millora que donen lloc a un augment de la durada del bé són capitalitzats com a més valor de l'immobilitzat.
- c) Els estudis preliminars corresponents a projectes d'inversió s'imputen a despesa en l'exercici que es realitzen, llevat que l'**ATM** rebí ingressos específics per al seu finançament. En aquest cas, es registren als epígrafs d'immobilitzat (cost) i Subvencions de capital (finançament).





- d) Els coeficients aplicats en el càlcul de les amortitzacions són els resultants de considerar les següents vides útils:

	<u>Anys vida útil</u>
• Construccions	8
• Maquinària, instal·lacions i estris	8
• Mobiliari	10
• Equips procés informació	4
• Instal·lacions complexes especialitzades	4 – 10

La vida útil de les construccions i instal·lacions ordinàries s'ha adequat a la durada del contracte d'arrendament de l'immoble on estan situades.

- e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.
- f) La baixa de les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, amb càrrec al compte de "Patrimoni lliurat a l'ús general", es registra comptablement quan les inversions han finalitzat totalment.

3.3 - Immobilitzat financer

Accions sense cotització oficial correspon al valor nominal de la participació del 50% en el capital de la Societat Sermetra, S.L.



Els ingressos diferits corresponen a les aportacions compromeses per les Administracions Públiques per a liquidar, en el període 2006-2009, les insuficiències en les consignacions pressupostàries corresponents al Contracte Programa 2002-2004 i la liquidació del Contracte Programa 1998-2001. Els seus venciments es corresponen amb els del crèdit de 195 milions d'euros que va ésser concertat en l'exercici 2005 (Nota 12.3).



3.4 - Deutors

Correspon al valor nominal dels drets pendents de cobrament els quals són, en tots els casos, amb venciment a curt termini.

3.5 - Subvencions de capital i ingressos avançats

L'ATM rep finançament de les administracions públiques per al desenvolupament de projectes d'inversió o projectes que tenen aplicació al compte de resultats. Aquest finançament es registra transitòriament a l'epígraf d'ingressos avançats. Els traspassos a l'epígraf de subvencions de capital del balanç de situació, o al compte de resultats es realitzen de forma correlacionada amb l'execució dels projectes d'inversió o de despeses que respectivament financen.

3.6 - Deutes a llarg i curt termini

Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament. Es classifiquen a llarg o a curt termini en funció de que el seu venciment sigui superior o inferior a dotze mesos.

Els deutes a llarg termini inclouen els venciments de l'exercici 2007 per correlació temporal amb els ingressos diferits a llarg termini associats (Nota 12.3).

3.7 - Ingressos i despeses

Els ingressos i despeses són registrats a la comptabilitat financera atenent als principis de l'acreditament i de correlació d'ingressos i despeses independentment del moment en què es cobren o es paguen, i d'aquell en que se n produeix el reconeixement pressupostari.





Seguint el principi de prudència, l'ATM comptabilitza els beneficis realitzats en la data de tancament de l'exercici, mentre que els riscos i pèrdues previsibles, inclòs eventuais, es comptabilitzen en quan són coneguts.

D'altra banda, els ingressos i despeses s'incorporen a la Liquidació Pressupostària en el moment en què es produeix l'acte administratiu de reconeixement dels respectius drets i obligacions.

3.8 - Impost sobre Societats

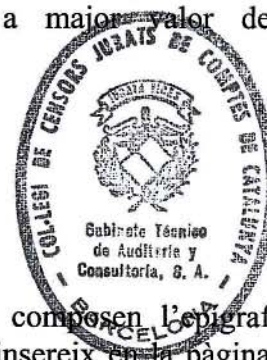
D'acord amb la naturalesa de l'ATM i en aplicació de la Llei de l'Impost sobre Societats, aquesta es troba exempta de l'Impost i no està subjecta a retencions a compte pels rendiments financers que obtingui.

3.9 - Medi ambient

Les despeses derivades de les actuacions que tenen per objecte la protecció i millora del medi ambient es comptabilitzen, si escau, com a despeses de l'exercici en què s'incorren. No obstant això, si suposen inversions com a conseqüència d'actuacions per a minimitzar l'impacte ambiental i la protecció i millora del medi ambient, es comptabilitzen com a major valor de l'immobilitzat.

Nota 4 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

Els moviments comptables registrats pels comptes que componen l'epígraf d'immobilitzat immaterial es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.



IMMOBILITZAT IMMATRIAL

VALOR DE COST

FONS D'AMORTITZACIÓ

	Saldo 1.1.2006	Inversions	Traspasos de Material	Saldo 31.12.2006	Saldo 1.1.2006	Dotacions	Saldo 31.12.2006	Valor Net 31.12.2006
• Software	1.246.157,37	53.457,10	-	1.299.614,47	1.152.198,30	52.713,41	1.204.911,71	94.702,76
• Altre immobilitzat immaterial	22.926,81	-	-	22.926,81	18.290,48	2.102,08	20.391,56	2.535,25
	1.269.084,18	53.457,10	-	1.322.541,28	1.170.488,78	54.815,49	1.225.303,27	97.238,01

- Software
- Altre immobilitzat immaterial



Nota 5 - IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

5.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2006 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

5.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment als següents conceptes:

a) Certificacions de Tramvia Metropolità, S.A. corresponents al projecte i execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat. Aquesta actuació està finançada pel Ministerio de Fomento en virtut del conveni de cooperació formalitzat el 8 de maig de 2002 (Nota 9.3), on l'ATM es compromet a cedir aquestes obres als Ajuntaments respectius una vegada estiguin executades en la seva totalitat. L'import previst de l'actuació és de 3.907 milers d'euros. En exercicis anteriors es va executar un import de 3.595 milers d'euros i a l'exercici 2006 un import de 269 milers d'euros.

b) La resta d'inversions de l'exercici corresponen principalment a equips informàtics.

Nota 6 - DEUTORS I AJUSTAMENTS PER PERIODIFICACIÓ D'ACTIVITATS

6.1 - El saldo al 31 de desembre de 2006 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició:

• Generalitat de Catalunya		
- Contracte-Programa (Nota 12.3)	74.665.416,65	
- Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO)	800.000,00	75.465.416,65
• Altres		141.596,51
		<u>75.607.013,16</u>



IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

	VALOR DE COST				FONS D'AMORTITZACIÓ				Valor Net 31.12.2006	
	Saldo 1.1.2006	Altes	Traspassos a immaterial	Baixes	Saldo 31.12.2006	Saldo 1.1.2006	Dotacions	Baixes		Saldo 31.12.2006
• Construccions	309.881,96	-	-	-	309.881,96	180.581,32	37.114,52	-	217.695,84	92.186,12
• Maquinària, instal·lacions i estris	80.511,71	3.891,38	-	-	84.403,09	43.214,57	7.400,88	-	50.615,45	33.787,64
• Mobiliari	89.478,55	2.843,60	-	-	92.322,15	47.451,77	9.232,22	-	56.683,99	35.638,16
• Equips procés informació	550.339,69	91.611,67	-	-	641.951,36	300.371,57	119.279,27	-	419.650,84	222.300,52
• Instal·lacions complexes especialitzades	6.801.571,45	-	-	-	6.801.571,45	2.818.022,14	802.928,24	-	3.620.950,38	3.180.621,07
IMMOBILITZAT MATERIAL	7.831.783,36	98.346,65	-	-	7.930.130,01	3.389.641,37	975.955,13	-	4.365.596,50	3.564.533,51

INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.594.713,35	268.849,43	-	-	3.863.562,78	-	-	-	-	3.863.562,78
------------------------------------------------------------------	--------------	------------	---	---	--------------	---	---	---	---	--------------



(Handwritten signature and circular stamp)



- 6.2 - L'epígraf d'ingressos diferits (Ajustaments per Periodificació) correspon al finançament previst en el Contracte-Programa 2005-2006 per a finançar les despeses meritades per aquest concepte i reflectides a l'epígraf de despeses diferides (Nota 10.4).

Nota 7 - COMPTES FINANCERS

- 7.1 - L'epígraf "Bancs i Institucions de Crèdit" correspon a saldos disponibles en diferents entitats de crèdit.
- 7.2 - L'ATM té concertades diverses operacions de tresoreria amb entitats de crèdit fins a un límit de 115.637 milers d'euros, que a 31 de desembre de 2006 no estaven disposades.

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES I RESULTAT DE L'EXERCICI

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2006:

	Saldo 1.1.2006	Aplicació Resultat 2005	Resultat 2006	Saldo 31.12.0
• Patrimoni	6.687.387,99	1.517.400,89	-	8.204.788,88
• Resultat de l'exercici	1.517.400,89	(-) 1.517.400,89	1.452.658,44	1.452.658,44
	8.204.788,88	-	1.452.658,44	9.657.447,32



Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen als següents conceptes:

a) Fons de Contractes-Programes (Nota 12.3) aplicats al desenvolupament d'un sistema de gestió i ajut a l'explotació a l'ATM i a les empreses de transport públic en règim de gestió indirecta (veure Nota 5.1, epígraf d'Instal·lacions complexes especialitzades).

• Saldo a 1 de gener de 2006	<u>3.753.053,93</u>
• Inversió de l'exercici 2006	<u>-</u>
• Aplicació a resultats (amortització econòmica) (Nota 12.5)	<u>(-) 597.131,33</u>
• Saldo a 31 de desembre de 2006	<u><u>3.155.922,60</u></u>

b) Fons del Ministerio de Fomento per a l'execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat (Nota 5.2 i 9.3). Import certificat total de 3.863.562,04 euros.

9.2 - Les subvencions de Comunitats Autònomes inclouen el finançament de les inversions realitzades per l'ATM relatives al sistema de validació i venda integrat.

• Saldo a 1 de gener de 2006	<u>238.244,65</u>
• Inversió de l'exercici 2006	<u>-</u>
• Aplicació a resultats (amortització econòmica) (Nota 12.5)	<u>(-) 205.796,91</u>
• Saldo a 31 de desembre de 2006	<u><u>32.447,74</u></u>





9.3 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

• Transferències Contracte-Programa 2005-2006 pendent d'aplicació (Nota 12.3)		<u>11.326.187,10</u>
• Reserva Contracte-Programa 2002-2004 per reinteguments efecte sentència europea prorata I.V.A. (execució directa i tramvies) (Nota 11.3)		<u>5.563.965,53</u>
• Reserva Contracte-Programa per reinteguments efecte sentència europea prorata I.V.A. 2005 (execució directa i tramvies) (Nota 11.3)		<u>2.526.000,51</u>
• Transferència de l'IMSERSO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos:		
- Aportacions totals 2001-2005	2.263.137,51	
- Aplicat a ingressos exercici 2000-2005	(-) 809.394,27	
- Ingres avançat any 2005	<u>1.453.743,24</u>	
- Aportació 2006	<u>400.000,00</u>	
- Aplicat a ingressos exercici 2006	(-) 133.121,52	<u>1.720.621,72</u>
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per al finançament del sistema de validació i venta integrat:		
- Aportació total	7.212.145,25	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2000-2005	(-) 6.215.308,54	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2001-2004	(-) 823.187,65	
- Aplicat a ingressos d'exercici 2006	(-) 10.487,84	<u>163.161,22</u>
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2 (Nota 5.2)	3.906.578,68	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2003-2005	(-) 3.594.712,61	
- Aplicat a Subvencions de capital a l'exercici 2006	(-) 268.849,43	<u>43.016,64</u>
		<u>21.342.952,72</u>



Nota 10 - CREDITORS A LLARG I CURT TERMINI

- 10.1 - Les deutes a llarg termini corresponen al crèdit concertat l'11 de febrer del 2005 amb el Royal Bank of Scotland, amb un import disposat a 31 de desembre de 2005 de 194.895 milers d'euros. Aquest préstec s'amortitza mitjançant quatre pagaments anuals iguals en el període 2006-2009 amb la cobertura dels ingressos diferits a rebre a llarg termini de les Administracions per aquest concepte (nota 3.6 i 12.3). L'interès d'aquest crèdit està referenciat a l'euribor més un diferencial. En data 10 de juny del 2005 es va formalitzar un swap per un import de 100.000 milers d'euros cobrint l'euribor a tres mesos a un tipus fix del 2,361%.

En l'exercici 2006 s'ha realitzat la primera amortització per un import de 48.724 milers d'euros, restant un saldo disposat al 31 de desembre de 2006 per import de 146.171 milers d'euros.

- 10.2 - El saldo a 31 de desembre de 2006 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats presenta la següent composició:

• TMB (Contracte-Programa) (1)	36.240.248,90
• FGC (Contracte-Programa) (2)	12.269.749,97
• RENFE	3.421.644,34
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	3.961.661,76
• Operadora del Tramvia Metropolità, S.A.	3.269.084,40
• Altres	194.335,39
	<u>59.356.724,76</u>

L'epígraf d'Altres correspon en la seva major part a l'adquisició de béns i serveis per part de l'ATM.



- (1) *Transports Metropolitans de Barcelona és la denominació sota la que presten els seus serveis les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Transports de Barcelona, S.A.*
 (2) *Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.*



Els saldos creditors associats a despeses de Contracte-Programa 2005-2006 es detallen a la Nota 12.3.

- 10.3 - L'epígraf d'"operadors per integració tarifària" reflecteix el saldo net creditor relatiu a imports a cobrar i a pagar als operadors i comercialitzadors adherits al Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona (Nota 12.2). El detall del saldo net és el següent:

Operador	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	7.640.855,87
• FGC	316.880,14
• RENFE/ADIF	(-) 5.425.579,38
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	861.138,43
• Martí Renom, S.A.	420.392,50
• Logista, S.A.	(-) 1.380.739,77
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 1.270.444,44
• Altres operadors i comercialitzadors	2.143.289,92
	<u>3.305.793,27</u>

- 10.4 - El saldo de l'epígraf "despeses diferides" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2006 per Integració Tarifària (Nota 12.2)	1.299.569,86
• Compensacions per Integració Tarifària i altres de l'exercici 2006 (Nota 12.2)	1.301.859,67
• Compensació estimada a RENFE per Integració Tarifària de l'exercici 2006 (Nota 12.2)	4.071.242,05
• Interessos acreditats no vençuts	305.497,91
• Altres conceptes	9.677,87
	<u>6.987.847,36</u>



La suma de les despeses diferides per compensacions i interessos, amb un import total de 5.679 milers d'euros, estan finançats per ingressos diferits en concepte de Contracte-Programa (Nota 6.2 i 12.2).

Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

- 11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins que no han estat inspeccionades per les autoritats fiscals o ha transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per a tots els tributs als que es troba subjecta. En opinió dels administradors de l'ATM no s'espera que es meritin passius addicionals significatius com a conseqüència d'una eventual inspecció.
- 11.2 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per conceptes fiscals reflecteix bàsicament les retencions practicades a compte de l'I.R.P.F. en el mes de desembre de 2006.
- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública deutora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2006 presentada el 30 de gener del 2007.

D'acord amb la Sentència del 6 d'octubre de 2005 del Tribunal de Justícia de les Comunitats Europees, la Instrucció 10/2005 de l'Agència Tributària i la Llei 3/2006, de 29 de març, l'ATM s'ha deduït la totalitat de les quotes d'I.V.A. suportades en els exercicis 2005 i 2006.

Les quotes d'I.V.A. suportades deduïbles dels anys 2003 i 2004 i 2005, es van incorporar com a ingressos avançats de Contracte-Programa en l'exercici 2005 (Nota 9.3). Al 31 de desembre de 2006 s'han cobrat íntegrament de l'Agència Tributària.



**Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES****12.1 - Ingressos per vendes de serveis**

Al 31 de desembre de 2006 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	346.983.404,18
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	21.189.079,98
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	<u>368.172.484,16</u>
• Cessió trens a TMB	<u>12.103.893,89</u>
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	<u>168.624,99</u>
	<u>380.445.003,04</u>

El 25 de juliol del 2006, l'ATM va formalitzar la cessió a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. de l'explotació i operació dels trens objecte del Contracte Marc i d'Arrendament, previ subministrament de 39 trens per la xarxa de metro, subscrit en data 8 d'agost de 2003 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interès Económico, S.A. i CAF, S.A. En virtut dels acords de cessió, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A haurà de satisfer anualment les contraprestacions previstes per la cessió de l'explotació i operació dels trens mitjançant la compensació amb les subvencions que l'ATM hagi d'abonar a TMB anualment per aquest concepte. Per a l'any 2006 aquest import ha estat de 12.104 milers d'euros.

En data 21 de setembre de 2006 es va formalitzar un altre conveni relatiu a la cessió de l'explotació i operació dels trens objecte del Contracte Marc i d'Arrendament, previ subministrament de 50 trens per la xarxa de metro, subscrit en data 23 de juliol de 2004 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interès Económico, S.A. i ALSTOM, S.A. Aquest últim conveni no té efectes econòmics fins a l'exercici 2007.



12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

a) En l'exercici 2001 es va posar en marxa el Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. En virtut dels diferents convenis signats amb els operadors i els comercialitzadors, l'ATM realitza les vendes de títols integrats (T-10, T-50/30, T-MES, T-DIA i altres) i repercuteix als operadors les despeses de gestió del sistema. Per altra banda l'ATM es fa càrrec de liquidar els ingressos assignats a cada operador en funció dels viatgers transportats (validacions i enquestes), de les despeses de gestió del sistema (edició dels títols, comissions de comercialització, rebuig, auditoria, enquestes, comunicació i altres despeses de gestió) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.

b) Les despeses del Sistema Tarifari Integrat associades en l'exercici 2006, en virtut de l'exposat, s'obtenen a partir del càlcul següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de seguretat i taxa de seguretat (ingressos assignats als operadors)	346.989.348,66
• Despeses de gestió del sistema	
– Comissions i despeses per edició i comercialització de títols	15.838.105,82
– Despeses gestió ATM (1)	5.547.855,73
– Altres despeses del sistema	382.521,10
	<u>21.768.482,65</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2005:	(-) 1.884.917,01
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2006:	
– Despeses per serveis de transport de viatgers	1.071.936,26
– Despeses de gestió	227.633,60
	<u>1.299.569,86</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat (Nota 12.1)	<u>368.172.484,16</u>



(1) Import pressupostat



- c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Contracte-Programa 2005-2006 (Nota 12.3.f), les següents compensacions per integració tarifària, a les empreses operadores (epígraf de transferències corrents a altres empreses):

• Compensacions Integració Tarifària	19.863.891,39
• Compensacions servei nocturn	2.905.474,48
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2005	(-) 4.673.316,23
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn de l'exercici 2006 periodificades a 31 de desembre 2006 (Nota 10.4)	5.373.101,72
	<u>23.469.151,36</u>

12.3 - Ingressos i despeses per transferències corrents (Contracte Programa)

- a) El 22 de desembre de 2005 es va signar entre l'AGE i l'ATM el Contracte Programa 2005-2006 que té per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit definit en l'article 1 dels estatuts de l'ATM, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius a períodes anteriors.

Aquest Contracte Programa estén la seva vigència de l'1 de gener de 2005 fins al 31 de desembre de 2006.



El Contracte Programa recull les necessitats del sistema de transport gestionat per l'ATM per els anys 2005 i 2006 (1.727 milions d'euros) i la seva cobertura mitjançant les aportacions dels usuaris (752 milions d'euros) i de les Administraciones publiques (975 milions d'euros): AGE i Administracions Consorciades en l'ATM (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Entitat Metropolitana del Transport).

- b) Amb el mateix objecte el 13 de desembre de 2004 es va signar entre l'AGE i l'ATM el Contracte Programa 2002-2004.

Atès que els pressupostos aprovats per les diferents Administracions públiques en els exercicis 2002-2004 incorporaven unes aportacions inferiors en 188 milions d'euros respecte de les necessàries per cobrir les necessitats d'aquells exercicis, el sistema va recórrer a mecanismes transitoris de finançament el cost dels quals es assumit per les administracions conjuntament amb la liquidació del Contracte Programa 1998-2001 (7 milions d'euros).

Aquestes insuficiències que totalitzen 195 milions d'euros seran cancel·lades per les Administracions segons el calendari pressupostari següent (en milers d'euros):

	2006	2007	2008	2009	TOTAL
• AGE	18.590	18.590	18.591	18.591	74.362
• Generalitat de Catalunya	23.084	23.084	23.084	23.084	92.336
• Ajuntament de Barcelona	4.331	4.331	4.332	4.332	17.326
• EMT	2.717	2.718	2.718	2.718	10.871
	48.722	48.723	48.725	48.725	194.895

Segons acord del Consell d'Administració de l'ATM de 3 de desembre de 2004, en el mes de febrer de 2005 es va formalitzar un préstec amb el Royal Bank of Scotland per un import de 195 milions d'euros (Nota 3.6 i 10.1).

En data 27 d'abril del 2005 la Comissió de Seguiment va aprovar la liquidació del Contracte Programa 2002-2004 amb una desviació positiva de 13.710 milers d'euros, que segons el nou Contracte Programa 2005-2006 s'aplica a cobrir les necessitats del sistema en aquest període.





D'acord amb el Contracte-Programa 2005-2006 s'ha realitzat la següent aplicació d'aquesta desviació:

• Desviació Contracte Programa 2002-2004	13.710
• Aplicació a transferència 2005 de TMB	(-) 4.990
• Aplicació a transferència 2005 de FGC	(-) 1.554
• Ingressos avançats Contracte Programa 2002-2004 a 31 de desembre de 2005 (Nota 9.3)	<u>7.166</u>
• Aplicació a transferència 2006 de TMB	(-) 4.721
• Aplicació a transferència 2006 de FGC	(-) 2.445
• Total aplicat en l'exercici 2006	<u>7.166</u>

D'acord amb l'informe de control financer de l'IGAE de 27 de setembre de 2006 relatiu al Contracte-Programa 2002-2004, l'ATM ha comptabilitat en un Compte Reserva específic (Nota 9.3) els reintegrament rebuts en concepte de devolucions d'I.V.A. deduïble (Nota 11.3) corresponents a aquest període (5.564 milers d'euros).

- c) El Contracte Programa recull els criteris de liquidació de l'aportació de l'AGE per al període 2005-2006 així com l'obligació de les Administracions Consorciades de cobrir la totalitat de les necessitats reals del sistema del transport després de deduir d'aquestes les aportacions meritades per l'AGE i els ingressos dels usuaris.
- d) D'acord amb el Contracte Programa 2005-2006, l'AGE i les Administracions Consorciades han d'incloure una partida per al finançament del transport en els seus pressupostos de l'exercici 2007 atès que es intenció de totes les administracions donar continuïtat a aquest marc de finançament.



- e) En l'exercici 2006 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 4.427 milers d'euros en concepte de compensació per despeses financeres (crèdit de 195 milions euros esmentat) i un import de 315 milers d'euros pel manteniment del SAE.

Cal assenyalar que l'import reconegut en concepte de compensació per despeses financeres és net d'un import de 932 milers d'euros d'interessos de comptes corrents a favor de l'ATM.

- f) En el quadre resum del full següent, es detallen els efectes pressupostaris de les transferències corrents i de capital rebudes a l'exercici 2006 per l'ATM de les Administracions, així com les aportacions que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells, les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta i les dels sistemes tramviaris.

El resum dels efectes en el compte de resultats és el següent, en milers d'euros:

	<u>Ingressos (1)</u>	<u>Despeses (1)</u>
Contracte Programa		
• Administracions	455.286	-
• Operadors públics (TMB-FGC)	-	297.945
• EMT (gestió indirecta)	-	52.317
• Compensacions per integració tarifària i altres subvencions a operadors	-	23.465
• Altres transferències	-	661
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries Besòs (Nota 13)	-	76.151
Altres transferències	343	443
Transferències corrents i de capital en compte de resultats	<u>455.629</u>	<u>450.982</u>



- (1) Ingressos i Despeses inclouen un total de 5.372 milers d'euros corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.4 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de Despeses Diferides, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.



SITUACIÓ AL 31.12.06 DE LES APORTACIONS CONTRACTE-PROGRAMA DELS EXERCICIS 2005 I 2006 (milers d'euros)

	Drets reconeguts		Cobraments		Pendent de cobrament al 31.12.2006 (Nota 6)
	2005	2006	2005	2006	
INGRESSOS					
• AGE	117.950	155.473	117.950	155.473	-
• Generalitat de Catalunya (2)	183.252	214.421	170.862	152.146	74.665
• Ajuntament de Barcelona	66.000	73.631	63.022	76.609	-
• EMT	53.981	59.397	53.981	59.397	-
TOTAL	421.183	502.922	405.815	443.625	74.665
	Obligacions liquidades		Pagaments		
	2005	2006	2005	2006	Pendent de pagament al 31.12.2006 (Nota 10)
DESPESES					
• TMB	225.932	246.421	171.065	265.048	36.240
• FGC	50.194	51.524	40.417	49.031	12.270
• EMT (Gestió indirecta) (4)	44.818	52.317	44.818	52.317	-
• Tramvia Baix Llobregat i Gibríes-Besòs	76.780	76.151	67.936	78.665	6.330
• Gestió Indirecta (Execució directa ATM) (3)	17.769	20.357	17.636	20.397	236
• Rodalies RENFE (Execució directa ATM)	3.078	3.422	-	3.078	3.279
• Despeses ATM (Financeres i Ass. Renting)	4.252	4.393	4.213	4.432	-
• Amortització Crèdit 195 milions euros	-	48.724	-	48.724	-
TOTAL	422.823	503.309	346.085	521.692	58.355
• Despeses 2004 pagades a l'exercici 2005 i justificades al Contracte Programa 2005	(-) 358				
					Ingressos avançats 31.12.06 (Nota 9.3)
INGRESSOS AVANÇAT	(1) 13.710	(-) 1.998	(-) 387		11.325



- (1) Correspon al total d'ingressos pendents d'aplicar del Contracte-Programa 2002-2004.
(2) No inclouen les aportacions de capital efectuades directament per la Generalitat de Catalunya a FGC i previstes en el Contracte-Programa (22.478 milers d'euros per al 2005 i 22.682 milers d'euros per al 2006).
(3) Respecte de la situació 31.12.05 s'han deduït obligacions per 143 milers d'euros del 2005 pendents de pagar que finalment s'han donat de baixa a l'exercici 2006.
(4) Xifra pressupostària. Pendent de rebre el certificat d'aportacions de l'EMT a les línies de l'EMT sota la seva tutela. Aquestes aportacions determinen finalment la xifra de despesa reconeguda de la G. Indirecta de l'EMT i la seva aportació real al Contracte-Programa.

12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2006 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB, es detalla a continuació:

<u>Categoria</u>	<u>Nombre d'empleats</u>
• Director general	1
• Director tècnic	1
• Cap de servei	6
• Cap d'unitat	3
• Tècnic superior	2
• Tècnic grau mitjà	9
• Secretària de direcció	1
• Administratius	6
• Auxiliars administratius	2
	<u>31</u>

Durant l'exercici 2006 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou la despesa corresponent a aquest concepte.

12.5 - Resultats extraordinaris

Aquest epígraf del Compte de resultats té la següent composició:

• Subvencions de capital aplicades, correlacionades amb l'amortització econòmica (Nota 9.1 i 9.2)		802.928,24
• Baixes obligacions reconegudes execució ATM 2005	142.681,20	-
• Incorporació finançament a ingressos avançats CP	(-) 142.681,20	-
• Altres		(-) 3.983,31
		<u>798.944,93</u>

12.6 - La previsió d'honoraris per a l'auditoria dels comptes anuals de l'exercici 2006 és de 14.700 euros. La societat auditoria i empreses vinculades han facturat un import total de 5.723 euros per altres conceptes.






Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

13.1 - Tramvia Baix Llobregat i Tramvia Sant Martí-Besòs

- a) El 27 d'abril de 2000 el Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar la redacció del projecte, la construcció i l'explotació d'un sistema de tramvia-metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona que inclou sistema tramviari, serveis afectats i expropiacions. El contracte corresponent va ser formalitzat el 17 de novembre de 2000 amb Tramvia Metropolità, S.A amb un pressupost inicial de 217 milions d'euros (abans d'I.V.A.).

Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb l'apreupament. El pagament d'aquest és obligació de l'empresa adjudicatària fins al límit de la xifra d'inversió prevista per a les expropiacions en el projecte econòmic financer de l'adjudicatari. L'ATM no registrarà comptablement la inversió en aquests terrenys fins al moment de la seva reversió. A l'exercici 2005 l'ATM va començar a aprovar transferències de capital per l'excés d'expropiacions envers el límit previst a càrrec de l'empresa adjudicatària, registrant-les quant neix l'obligació de pagament.

- b) El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Sant Martí-Besòs, per un import de 205 milions d'euros (abans d'I.V.A.), així com el contracte definitiu amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.).
- c) En l'exercici 2004 es van posar en servei els dos sistemes tramviaris esmentats. Les transferències corrents i de capital lliurades per l'ATM a les societats concessionàries dels serveis es detallen a la Nota 12.3.



L'ATM preveu finançar el cost de la inversió i de l'explotació dels Tramvies amb recursos de Contracte Programa, que inclouen els fons compromesos per la Generalitat de Catalunya per aquest concepte segons acords de Govern de la Generalitat de Catalunya de 31 de juliol de 2000 i 24 de desembre de 2002.

Des de la seva adjudicació el Consell d'Administració de l'ATM ha aprovat diverses modificacions en l'execució d'aquestes actuacions. Per a la cobertura de les majors necessitats de finançament que suposen aquestes actuacions l'ATM ha formalitzat diversos convenis de pagament amb les societats concessionàries amb càrrec als compromisos plurianuals assumits per la Generalitat de Catalunya per aquests conceptes:

- En data 4 de juliol de 2005 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 36.571 milers d'euros en concepte d'indemnització, revisions de preus i modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada per el Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 14 de juny de 2005 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2006-2015).
- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 13.505 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada per el Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2015).
- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità del Besòs, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Sant Martí-Besòs un import total de 29.041 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada per el Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2021).



L'ATM segueix el criteri de no reconèixer cap deute per finançament de les inversions amb els concessionaris, fins que no arriba el corresponent finançament acordat en origen, per tal de mantenir l'equilibri pressupostari.

Els eventuais imports addicionals corresponents a les liquidacions finals de les obres dels tramvies, revisions de preus i expropiacions seran a càrrec del finançament que per aquest concepte es rebí de la Generalitat de Catalunya.

- 13.2 - En sessions de 12 de desembre de 2002 i de 3 de desembre de 2004 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar l'adjudicació de diversos subministraments de trens per a diferents línies del metro de Barcelona, per un valor total dels trens de més de 650 milions d'euros. Cal esmentar que aquests trens no son propietat de l'ATM sinó que en disposa d'ells mitjançant un contracte de "renting".

En aquest sentit el 8 d'agost de 2003 es va subscriure entre l'ATM, CAF i una agrupació d'entitats financeres un primer contracte marc per a l'arrendament de 39 trens per a les línies 2, 3 i 5 del metro de Barcelona, posteriorment el 25 de novembre de 2003, es va formalitzar el contracte de subministrament associat. El 23 de juliol de 2004 es va formalitzar el contracte marc i d'arrendament i el contracte de subministrament amb Alstom, l'altre adjudicatari, per al subministrament de 50 trens per a la futura línia 9 del metro de Barcelona. Tal i com s'explica en la nota 12.1 en l'exercici 2006 s'han formalitzat sengles contractes de cessió de l'explotació i operació d'aquest trens a TMB.

Finalment, el 18 d'abril de 2005 es va formalitzar un contracte amb CAF per el subministrament de 10 nous trens per a la línia 1 del metro de Barcelona d'acord amb l'adjudicació del Consell d'Administració de l'ATM de 3 de desembre de 2004 esmentada.

- 13.3 - Atesa l'activitat a què es dedica l'ATM, la qual ha estat descrita a la Nota 1, aquesta no té responsabilitats, despeses, actius, ni provisions i contingències de naturalesa mediambiental que poguessin ésser significatius en relació amb el patrimoni, la situació financera i els resultats de l'ATM.





Per aquest motiu, no s'inclouen desglossaments en aquesta memòria dels estats i comptes anuals pel que fa a informació sobre qüestions mediambientals.

13.4 - Valors rebuts en dipòsit

L'ATM ha rebut avals en dipòsit per un import total de 43.666 milers d'euros.





Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2006 i 2005, així com la seva aplicació, i l'efecte que han produït aquestes operacions sobre el capital circulant es reflecteixen en el quadre següent:

FONS PERMANENTS					
APLICACIONS	2006	2005	ORÍGENS	2006	2005
Adquisicions d'immobilitzat:			Recursos generats en l'exercici	1.680.499,82	1.992.648,13
Immaterial	53.457,10	-	Subvencions de capital	268.849,44	89.241,00
Material i Infraestructura	367.196,08	265.187,97	Alienacions d'immobilitzat	-	-
Ingressos diferits	-	194.895.460,00	Crèdits a llarg termini	-	194.895.000,28
Crèdits a llarg termini	48.723.750,07	-	Ingressos diferits	48.723.750,07	-
Augment del capital circulant	1.528.696,08	1.816.241,44	Disminució del capital circulant	-	-
	50.673.099,33	196.976.889,41		50.673.099,33	196.976.889,41

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT				
	2006		2005	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Deutors	58.095.779,47	-	-	104.077.455,02
Comptes financers	-	77.676.211,82	-	43.952.909,86
Deutes a curt termini	20.247.367,92	-	161.560.268,72	-
Ajustaments per periodificació	861.760,51	-	-	11.713.662,40
	79.204.907,90	77.676.211,82	161.560.268,71	159.744.027,28
Augment del capital circulant	-	1.528.696,08	-	1.816.241,44
	79.204.907,90	79.204.907,90	161.560.268,72	161.560.268,72

CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/(APLICATS)		
	2006	2005
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	1.452.658,44	1.517.400,89
Dotacions a l'amortització	1.030.769,62	1.134.645,60
Subvencions de capital aplicades	(-) 802.928,24	(-) 659.398,36
RECURSOS GENERATS/(APLICATS) EN L'EXERCICI	1.680.499,82	1.992.648,13





5

Budget 2007

ATM budget 2007 (2006 budget extension)

ATM BUDGET 2007 (2006 budget extension)

OVERVIEW OF EXPENSES

<i>Art.</i>	<i>Field</i>	<i>Amount 2007 (€)</i>
CHAPTER 1 - STAFF EXPENSES		
10	Executives	35.000,00
13	Employees	1.375.500,00
16	Insurance and Social Security Contributions	290.000,00
	TOTAL CHAPTER 1	1.700.500,00
CHAPTER 2 - CURRENT GOODS AND SERVICES EXPENSES		
20	Rentals and royalties	161.550,00
21	Conservation and repair	976.055,00
22	Material, supplies and others	345.792.200,00
23	Service-related payments	102.700,00
24	Publication expenses	130.000,00
	TOTAL CHAPTER 2	347.162.505,00
CHAPTER 3 - FINANCIAL EXPENSES		
31	Internal loans	5.786.000,00
34	Deposits and others	1.200,00
	TOTAL CHAPTER 3	5.787.200,00
CHAPTER 4 - CURRENT TRANSFERS		
44	To public companies and other public bodies of the Generalitat	49.079.000,00
46	To local bodies and corporations	314.117.025,00
47	To private companies	68.544.000,00
	TOTAL CHAPTER 4	431.740.025,00
CHAPTER 6 - REAL INVESTMENTS		
62	Investment in machinery, facilities and equipment	6.300,00
64	Investment in furniture and tools	6.300,00
65	Investment in data processing and telecommunications equipment	1.070.795,00
	TOTAL CHAPTER 6	1.083.395,00
CHAPTER 7 - CAPITAL TRANSFERS		
77	To private companies	36.223.838,72
	TOTAL CHAPTER 7	36.223.838,72
CHAPTER 9 - VARIATION OF FINANCIAL LIABILITIES		
91	Amortisation of loans in euros	48.722.000,00
	TOTAL CHAPTER 9	48.722.000,00
TOTAL OVERVIEW OF EXPENSES		872.419.463,72

OVERVIEW OF REVENUE

<i>Art.</i>	<i>Field</i>	<i>Amount 2007 (€)</i>
CHAPTER 3 - TAXES, GOODS AND OTHER REVENUE		
31	Services	240.000,00
39	Other revenue	349.057.600,00
	TOTAL CHAPTER 3	349.297.600,00
CHAPTER 4 - CURRENT TRANSFERS		
40	Of the state public sectors	162.269.500,00
41	Of the Generalitat administration	179.197.000,00
46	Of local bodies and corporations	146.331.525,00
	TOTAL CHAPTER 4	487.798.025,00
CHAPTER 5 - PROPRIETARY REVENUE		
52	Deposit interests	100.000,00
	TOTAL CHAPTER 5	100.000,00
CHAPTER 7 - CAPITAL TRANSFERS		
75	From autonomous communities	35.223.838,72
	TOTAL CHAPTER 7	35.223.838,72
TOTAL OVERVIEW OF REVENUE		872.419.463,72



Autoritat
del Transport
Metropolità

Autoritat del Transport Metropolità
Consorti per a la coordinació
del sistema metropolità de transport
públic de l'àrea de Barcelona

Muntaner, 315-321 08021 Barcelona
T. 93 362 00 20 F. 93 362 00 22
E-mail: atm@atm.cat
Web: www.atm.cat